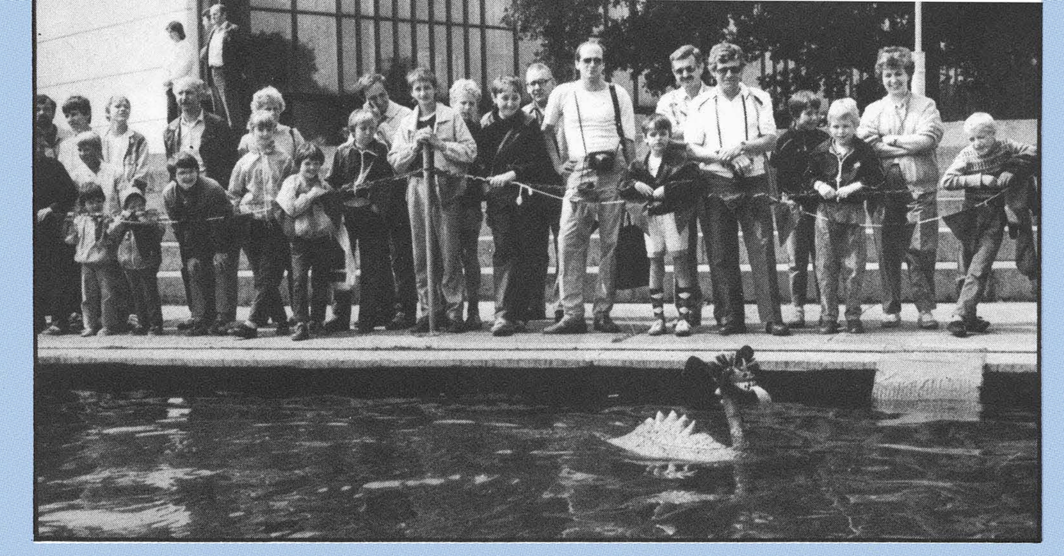
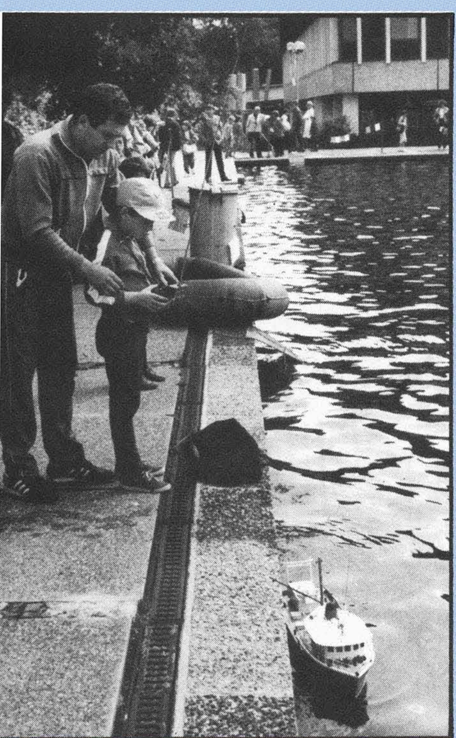
GST-Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport sowie Plastmodellbau · ISSN 0323-312X · Preis 1,50 M



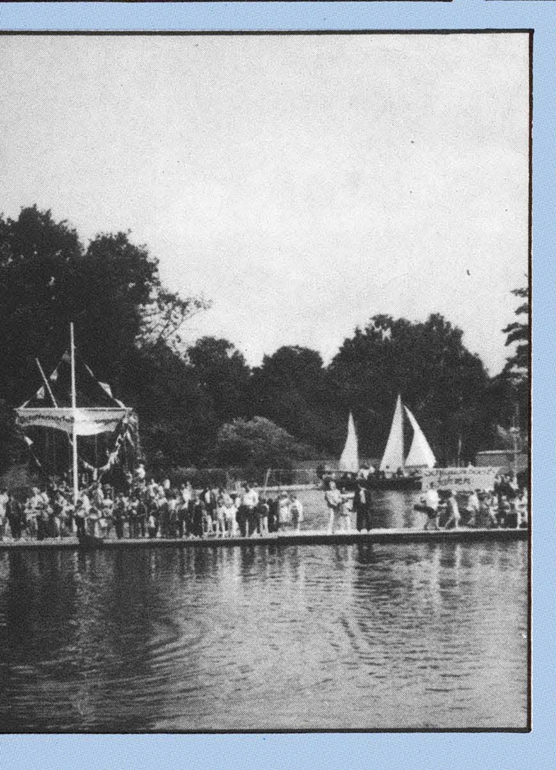


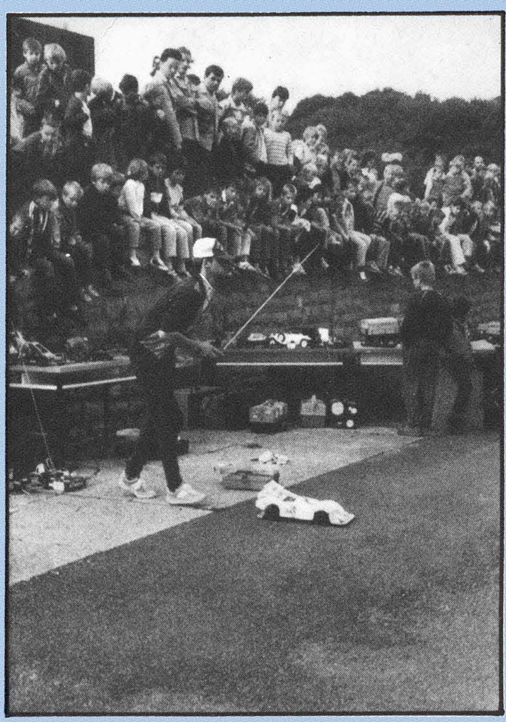


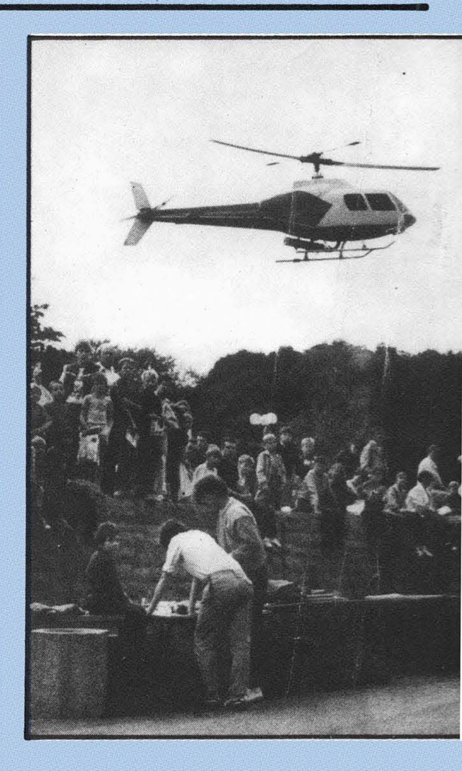




JUBILÄUMSSPASS







Zum Titel

Das hier abgebildete Modell der METEOR baute der bekannte GST-Schiffsmodellbauer Manfred Zinnecker. Den Rumpf fertigte er in Spantbauweise und aus Leisten mit einem GFK-Überzug. Das Deck besteht aus GFK mit Lindenholzleisten belegt. Die Aufbauten fertigte Kamerad Zinnecker aus Alublech sowie Mahagonie-Furnier, die Maschinen und Details aus Messing oder Piacryl.

Die technischen Daten des Modells sind: Baumaßstab 1:50, Länge über alles 1423 mm, Breite 218 mm, Masse etwa 8,0 kg.
Dieses Modell ist im Meereskundlichen Museum Stralsund zu sehen.

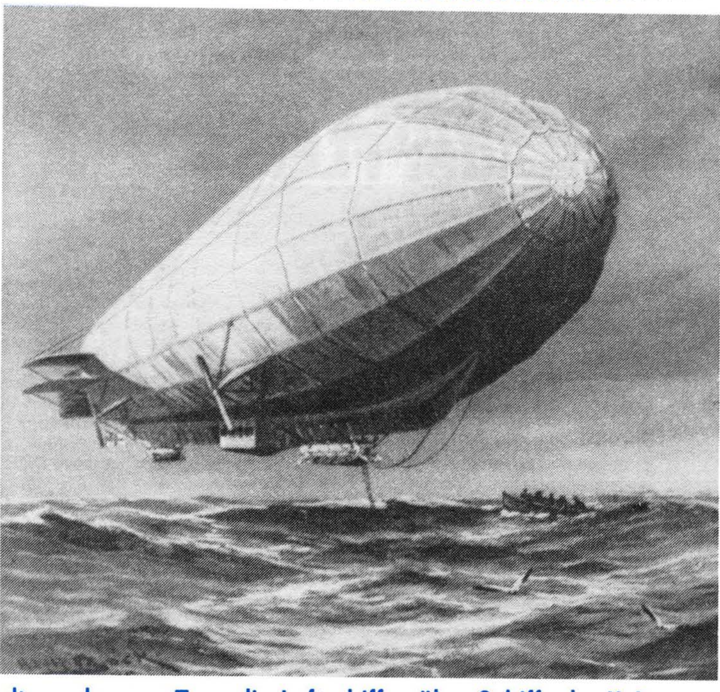
Als Vorbild für dieses Modell diente Manfred Zinnecker das um 1915 bei der Kaiserlichen Werft in Danzig vom Stapel gelaufene ganzeiserne Kanonenboot METEOR. 1924 wurde dieses Schiff zu einem Vermessungs- und Forschungsschiff umgebaut. Es erhielt einige, für die damalige Zeit, große Neuerungen, und zwar ein Echolot sowie eine Tiefseeankereinrichtung bis 5000 m Wassertiefe. Für wissenschaftliche Untersuchungen wurde das Schiff mit zwei Tiefseelotmaschinen, zwei Serienmaschinen (zur Wassertemperaturmessung), einer Prachenwinde sowie mit einem 8,8-cm-Flakgeschütz, dem „Windschießgerät" zur Messung von Luftströmungen, ausgerüstet. So brach die METEOR 1925 zu einer großen Atlantischen Expedition auf.

FOTO: WOHLTMANN

Kameraden der Flotte!

Im Morgenrot der russischen Revolution erwachen auch deutsche Matrosen. Nicht länger mehr wollen wir das Joch der Willkür und des Verrates tragen. Flottenstreiks, Teilaufstände signalisieren uns das Erwachen der Marine ... Die Bewegung muß weitergeführt werden, es muß weitergekämpft werden.

Schaut nach Kronstadt!



▲ **Flugblätter mit diesem Inhalt wurden von Zeppelin-Luftschiffen über Schiffe der Kaiserlichen Marine 1917 abgeworfen. Die revolutionäre Matrosenbewegung 1917 war die erste größere revolutionäre Massenbewegung in den Streikkämpfen gegen den deutschen Imperialismus überhaupt. Wir stellen auf den Seiten 4 bis 7 das Linienschiff PRINZREGENT LUITPOLD und ein Zeppelin-Luftschiff vor.**

GST-Modellsportkalender

Berlin. Anläßlich der 1. Bezirkswehrsporttagung nach dem Verbandstag wird von der Berliner Bezirkskommission ein Miniauto-Wettbewerb ausgeschrieben. Dazu werden alle Automodellbauer des Bezirkes aufgerufen, ihre vorbildgetreuen Nachbauten, Umbauten und Frisuren von Kfz-Technik in den Maßstäben 1:24 bis 1:87 mit Angabe der am Modell vorgenommenen Arbeiten an die Redaktion einzusenden.

Einsendeschluß: 20. 2. 88

... mbh aktuell ...

Während der 3. Tagung des ZV der GST am 6.11.1987 zog der Vorsitzende des ZV, Vizeadmiral Kutzschebauch, in seinem Referat Bilanz der Masseninitiative in der GST nach dem XI. Parteitag der SED und formulierte die Aufgaben in der neuen Masseninitiative unter dem Motto "GST-Auftrag VIII. Kongreß".
Im weiteren wurden beste Organisations- und Ausbildungseinheiten ausgezeichnet und es wurde eine Solidaritätsspende der GST übergeben.
mbh berichtet in der nächsten Ausgabe über diese bedeutsame Tagung.



Den 35. Jahrestag unserer Gesellschaft für Sport und Technik feierten wir mit einem großen Fest im Berliner Pionierpark „Ernst Thälmann". 50 Modellsportler aus Berlin, Brandenburg und Senftenberg waren ebenfalls mit dabei. Vorführungen von Rennbooten und Rennautos sowie Hubschraubern und vorbildgetreuen Modellen wechselten im bunten Programm miteinander ab, sogar ein „Ungeheuer", das Wasser spie und mit den Augen funkelte, war dabei – zum größten Spaß der zahlreichen Geburtstagsgäste. Darunter auch ein Geburtstagskind: Kathleen Dietrich aus Löbau. Sie war mit ihrer Pioniergruppe zum Fest erschienen und feierte hier ihren 12. Geburtstag. Dafür durfte sie mit einem Skoda-Dakos-Modell eine Ehrenrunde steuern. Günter Pajio aus Brandenburg, der an diesem Tag für seine Aktivitäten zur 750-Jahr-Feier Berlins die Ernst-Schneller-Medaille in Gold überreicht bekommen hatte, stand ihr natürlich hilfreich zur Seite. „Mir hat es großen Spaß gemacht!", brachte das Geburtstagskind seine Freude zum Ausdruck. Und sicher nicht nur ihm, sondern auch den vielen GST-Modellsportlern, die mit ihren interessanten Vorführungen auch zum guten Gelingen dieses Jubiläumsfestes beitrugen.

wo.

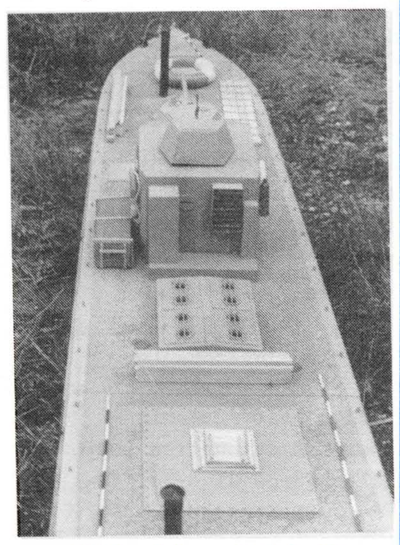


Vor dem PREIS kommt der FLEISS

Mein Weg zu einem E-K-Modell

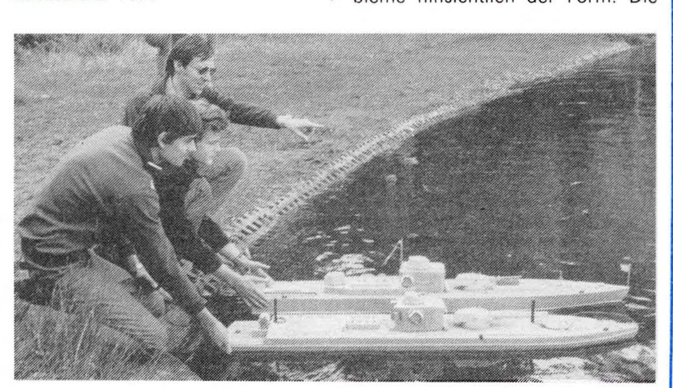
Weil ich mich für alles Technische interessiere, meldete ich mich vor acht Jahren in der Station „Junger Naturforscher und Techniker" Finsterwalde in der Arbeitsgemeinschaft „Junger Schiffsmodellsportler" an. Gleich am ersten Tag führte man mich in das Traditionskabinett und machte mich mit den Erfolgen der Mitglieder dieser Station vertraut. Damit war das Leistungsziel gleich zu Beginn gesetzt. Zuerst aber ging es darum, Modelle zu bauen.

Damals war in der Altersklasse I der Einheitsrumpf mit entsprechenden Aufbauvarianten vorherrschend. So baute ich zwei Rümpfe gleichzeitig in der traditionellen Knickspantbauweise mit Sperrholzbeplankung. Aus dem einen wurde eine Motorjacht für die Klasse E-XI, aus dem anderen das Typmodell eines Tankers für die Klasse E-T. Besonders durch die Spezialistenbautage in den Winterferien gelang es mir, solche Fertigkeiten zu erhalten, daß ich beide Modelle schon im Frühjahr fertigstellen konnte. Und da in jenem Jahr die Bezirksmeisterschaften der Schüler termingemäß vor den Kreiswettkämpfen lagen, wurden die Bezirksmeisterschaften mein erster Wettkampf. Mein E-T-Modell fuhr sehr gut, und so wurde ich wider Erwarten Bezirksmeister. Verständlich, daß die Freude darüber groß war. Auch bei den folgenden Kreiswettkämpfen belegte ich mit meinen Modellen vordere Plätze. Somit konnte ich mich für die DDR-Schülermeisterschaft qualifizieren. An diese DDR-Meisterschaften in Gusow 1982, meinen ersten Titelwettkampf, denke ich noch mit gemischten Gefühlen zurück. Starker Seitenwind und ziemlich hohe Wellen trieben unsere leichten Modelle seitlich hinaus. Auch extrem starkes Gegenhalten half da nichts. Wir hatten keine Chance. Wir waren auch fast die letzten in jenem Jahr, die noch ohne Getriebe fuhren. Gemeinsam mit unserem AG-Leiter Bernd Tilgner erarbeiteten wir danach eine neue Konzeption für neue Modelle, die sogenannten „Bleischiffe". Und meine jüngeren Kameraden, Steffen Kaiser und Thomas Wurl, fuhren dann diese „Bleischiffe" mit Erfolg. Für mich aber lohnte sich das nicht mehr. Ich wollte mich schon auf die AK II vorbereiten, und da gefielen mir die U-Boot-Modelle am besten.


Blick auf das sowjetische Panzerbootmodell 1124

Unmittelbar nach den Schülermeisterschaften ging es wieder los. Ich nutzte wieder die Ferienzeit zum Beplanken, Schleifen, Spachteln und zur Farbgebung. Schon zur Bezirksmeisterschaft im September war mein U-Boot-Modell vom Typ S fertig. Ein erster Platz war der Lohn.

Es galt nun, auch in einer zweiten Klasse zu starten. Also suchten wir in unseren Bauplänen und fanden etwas Geeignetes: eine Jacht um 1910 als Knickspantmodell. Wieder begann das Bauen. Wir änderten den Plan auf Doppelschraubenantrieb, ein 4-cm-Kiel wurde angebaut und der Tiefgang vergrößert. Bei speziellen Problemen half uns die Familie Noetzel aus Elsterwerda. Ein weiteres Modell mußte noch auf Kiel gelegt werden. Ich entschied mich für ein Handelsschiff, einen OBC-Frachter. Da uns der Spantenriß fehlte, mußten wir uns diesen selbst erarbeiten. Beim Wulstbug gab es die größten Probleme hinsichtlich der Form. Die


Gemeinsam mit seinem Mannschaftskameraden Oliver Kutscher (Mitte) und dem AG-Leiter Bernd Tilgner (hinten)


Letzte Vorbereitungen zum Start

ersten Testfahrten im folgenden Frühjahr ließen uns fast verzweifeln. Das Modell fuhr eine starke S-Kurve und bei vierzig Punkten aus dem Kurs. Alles mögliche haben wir ausprobiert: die Schiffsschraube geändert sowie das Ruder und die Trimmung – doch nichts half! Da kurz vor den Schülermeisterschaften auch noch mein U-Boot beschädigt war und somit ausfiel, mußte ich mit dem Handelsschiff an den Start gehen und „landete" weit hinten. Danach war ich zwar an Erfahrungen reicher, hatte aber noch immer kein zweites gutes Modell.

Ein E-K-Modell wird nie fertig

Wir bereiteten uns in unserer Station auf den 40. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus vor. So entschloß ich mich, für die Juniorenklassen das Modell eines sowjetischen Flußpanzerbootes zu bauen. Durch Beiträge in mbh, Fotos und ältere Baupläne stellten wir umfassendes Material zusammen. Ausgehend von Bildern aus einer sowjetischen Veröffentlichung mit der Unterschrift „Panzerboot auf der Oder bei Küstrin vor dem Angriff", sie zeigte ein Panzerboot mit 37-mm-Flak und Splitterschutz achtern, habe ich diese Variante gewählt und gebaut. Allerdings reichte die Zeit nicht aus, um es komplett fertigzustellen. Die Flak und andere Teile machten mir sehr zu schaffen, und deshalb fuhr ich zu der DDR-Schülermeisterschaft erst einmal ohne sie. Das Panzerbootmodell lief relativ gut, aber noch nicht optimal. Da mich auch noch „das Kraut von Gusow" verunsicherte, kam am Ende nur ein 7. Platz heraus. Optimal dagegen lief das U-Boot, und 96,67 Punkte reichten zum DDR-Meistertitel 1985 in der Klasse E-US. Dies war für mich ein würdiger Abschied von der Altersklasse Schüler.

Beim Panzerboot begannen jedoch jetzt erst die zeitraubenden Arbeiten an den Details. Es kam zu einem langen Gespräch mit dem bekannten GST-Modellbauer Johannes Fischer. Ich konnte sein Panzerbootmodell in der Gedenkstätte auf den Seelower Höhen betrachten, und als erfahrener Modellbauer konnte er mir natürlich sehr viele wertvolle Ratschläge und Hinweise geben. So ergab sich eine lange Liste von Änderungen und Neuanfertigungen, die von da an abgearbeitet werden mußten. So änderte ich das Deckshaus, da der Typenplan nicht stimmte. Ein neuer T-34-Turm wurde angefertigt, denn die Fotos zeigten die ältere Ausführung. Der Flaggenmast, Lippklampen, Poller und Schornsteine kamen dazu. Die Arbeit an den Details ist jedoch langwieriger als ich dachte und auch zum Teil sehr kompliziert. Es macht jedoch Spaß und man ist ständig gefordert, sich an schwierige Details heranzuwagen. Es ging voran, wenngleich nicht ganz so schnell, wie ich es erhofft hatte. Die Bezirkswehrspartakiade 1986 kam heran, und die Flak war noch nicht fertig. So reichte es insgesamt nur zum zweiten Platz. Aber zu den DDR-Meisterschaften im August in Greiz konnten wir uns freuen. Eine relativ gute Baupunktebewertung, relativ gutes und sicheres Fahren führten zu einem zweiten Platz bei dieser DDR-Meisterschaft. Der DDR-Meister war allerdings entscheidend besser. Durch sehr gute Bauausführung und bestmögliches Fahrverhalten sicherte er sich den DDR-Meistertitel. Das gab Ansporn. In diesem Jahr bestätigte ich mit meinem Modell bei der DDR-Meisterschaft in Merseburg diese Leistungen: Eine Bronzemedaille war für mich der Lohn einer anstrengenden und intensiven Modellbauarbeit.

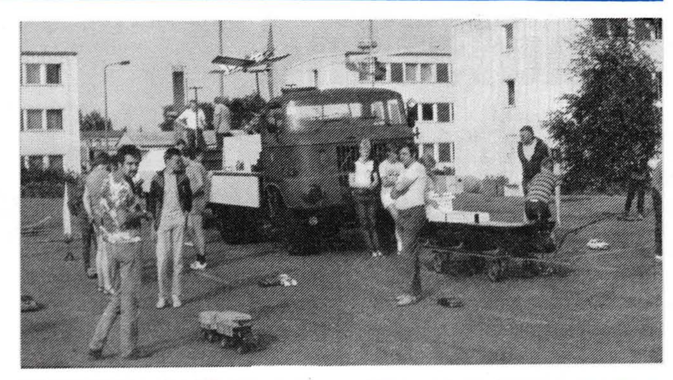
Tino Deutschland

FOTOS: MACKENSEN, RAMLAU, WOHLTMANN

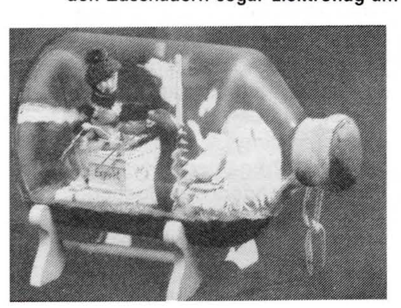
Vom 1. Verbandstag

„GST-Modellsport zur Freude und Entspannung aller", das war der Grundtenor der meisten Diskussionsbeiträge auf dem 1. Verbandstag unseres Verbandes. Dabei waren die Wortmeldungen durchaus als Verpflichtungen zu verstehen, denn keiner der zehn Diskussionsredner beschränkte sich in seinen Ausführungen nur auf die Darstellung des vergangenen und des gegenwärtigen Standes im Modellsport. So sprach **Herbert Mattern** von der BO Cottbus über langfristige Vereinbarungen zwischen dem GST-Modellsport und der Volksbildung zur Verbesserung der Schüler- und Jugendarbeit im Bezirk bis weit in die 90er Jahre hinein. Dabei spielt die Gewinnung vornehmlich der Landjugend für eine interessante Freizeitgestaltung eine ganz besondere Rolle. Mit Leben erfüllte Patenschaftsbeziehungen zwischen Betrieben, Schulen und GST-Organisation sind das Erfolgsrezept der Cottbuser.

Ein hochaktuelles Thema behandelte **Dietrich Oepke** von der BO Schwerin in seinem Diskussionsbeitrag: Flugmodellsport und Umweltschutz.



FESTUMZUG. „Modellsport – mein Hobby" – unter diesem Motto beteiligten sich GST-Modellsportler am Festumzug anläßlich der 750-Jahr-Feier Berlins. Pioniere aus dem Berliner Pionierpalast „Ernst Thälmann" zeigten ein mehr als 2,0 m langes OBC-Frachtermodell. Ein LKW wurde mit Auto-, Schiffs- und Flugmodellen gestaltet (unser Foto). Auf dem Hänger wurde den Zuschauern sogar Elektroflug am Mast demonstriert.



SONDERSCHAU. Ende September schloß im Rostocker Schiffahrtsmuseum eine interessante Ausstellung ihre Pforten. Drei Monate konnten 119 Buddelschiffe, die 26 Modellbauer fertigten, besichtigt werden. Viele „Buddelschiffer" begannen mit dem Hobby, nachdem in mbh 7'81 eine Anleitung zum Bau von Buddelschiffen erschien.

Diskussionsfreude

Dabei ging es ihm weniger um Lärm- und Luftbelastung als um die Beschädigung landwirtschaftlicher Nutzflächen durch die Zuschauer bei Großveranstaltungen unserer Modellflieger. Wie dabei noch die Interessen der GST-Flieger und der Flugmodellsportler unter einen Hut gebracht werden müssen, das sind schon interessante Aspekte unserer Tätigkeit.
Leistungsorientierte Breitenarbeit und Erfahrungsinvestitionen in allen Ebenen, das waren die Themen, zu denen **Rudolf Fugmann** von der BO Karl-Marx-Stadt sprach. Erfreulich zu hören, daß im Bezirk Karl-Marx-Stadt die Nachwuchslükken in den Freiflugklassen F1B und F1C auf Grund neuer Modellentwicklungen und mit der Hilfe solch erfahrener Modellsportler wie Manfred Thomas und Claus-Peter Wächtler geschlossen werden konnten.
Daß eine der tragenden Säulen des Modellsports die rege Wettkampftätigkeit in den unteren Organisationsebenen ist, wurde bereits im Referat zum Verbandstag mehrfach unterstrichen. Daß aber dazu bereits langfristige Entwicklungskonzeptionen in der BO Leipzig vorliegen, ließ die Delegierten beim Diskussionsbeitrag des Kameraden **Klaus Leidel** aufhorchen. Auf 1610 Mitglieder wollen die Leipziger ihren aktiven Modellsportlerbestand bis 1990 erhöhen, eine anspruchsvolle Zielstellung!
Leider können wir aus Platzgründen hier nicht **alle** Diskussionsbeiträge des 1. Verbandstages erwähnen. Eine Wortmeldung erscheint uns jedoch besonders erwähnenswert, die des Kameraden **Gerhard Berlin** von der BO Potsdam. Vom schweren Anfang der Flugmodellsportler in Brück sprach da der Redner, von der Überwindung schier unlösbarer Probleme, wie sie unsere älteren Modellsportler häufig zu bewältigen hatten. Optimistisch aber seine Schlußversicherung: „Der Zentralvorstand der GST hat die BO Potsdam mit der Ausrichtung der Weltmeisterschaft 1988 in den FSR-Klassen beauftragt. Wir Potsdamer Modellsportler versprechen, unsere ganze Kraft zum Gelingen dieser Weltmeisterschaft einzusetzen, zum Wohle unserer Organisation und zum Ansehen des GST-Modellsports!" **ke**

Einen Blumenstrauß für Walter Zander



„Jung zu sein, ist keine Kunst. Aber jung zu bleiben." Diese Worte von Manfred v. Ardenne fallen einem jedesmal wieder ein, wenn man mit Walter Zander zusammenkommt. Kaum zu glauben, daß er in diesen Tagen siebzig wird! Nicht nur, daß man dem großen, sich bewußt gerade haltenden Vizepräsidenten des Modellsportverbandes der DDR sein Alter nicht ansieht, man merkt es ihm auch nicht an. Ob im naßkalten Regen an der Automodellsportpiste in Hagenow oder bei tropischer Hitze im georgischen Tbilissi – unverzagt beobachtet der Siebzigjährige aufmerksam das Renngeschehen, läßt sich Zwischenzeiten zurufen und ist dabei auch noch stets zu Scherzen aufgelegt, so daß mal eine Dolmetscherin erstaunt fragte: „Wann ruht sich Euer Präsident eigentlich mal aus?"

„Zum Ausruhen habe ich später immer noch Gelegenheit", ist eines der Hauptargumente von Walter Zander. Jetzt will er nicht nur Repräsentant der Automodellsportler unseres Landes sein, sondern auch deren Freund und Vertrauter. Und das ist er. Die Redewendung von „unser Walter" ist nicht nur rhetorisch gemeint, sondern zeugt von der tiefen Verbundenheit dieses freundlichen und selbstbewußten Genossen mit den GST-Modellsportlern.

Ausdruck dieser Verbundenheit sind eine Vielzahl von Episoden, die in aller Automodellsportler Munde sind und gern in abendlicher Runde erzählt werden. Eine davon war in mbh zu lesen: Als er das erste Mal in seiner Funktion als Präsident des Automodellsportklubs der DDR an einer Meisterschaft teilnahm, verblüffte er, als er einem etwas hilflosen Wettkämpfer im richtigen Moment einen Schraubendreher zureichte.

Darüber sind inzwischen acht Jahre vergangen. Verblüffen kann einen aber der stets aufmerksame Walter noch heute: Als er nach einem Termin zu einem Gespräch gebeten wurde, überlegte er gedankenversonnen: „Dienstag Komitee der antifaschistischen Widerstandskämpfer, Mittwoch Parteileitungssitzung, Donnerstag Strausberg und Freitag Präsidiumssitzung ... da mußt Du schon am Sonntag zu mir nach Hause kommen", erfolgt mit fröhlichem Augenzwinkern die Einladung.

G. K.

Der Matrosenaufstand von Wilhelmshaven

Der erste Weltkrieg war für das deutsche Kaiserreich ein innerpolitisches Vabanquespiel. Zwar hatte der Kriegsrausch auch die letzte Hütte erfaßt, in der Reichstagswahl 1912 entschieden sich aber etwa ein Drittel aller Wahlberechtigten für die Sozialdemokratische Partei, doch dieses Potential bot keine Garantie für eine dauerhafte Loyalität der Arbeiterklasse. Daran änderte auch der Burgfrieden mit der SPD-Führung nichts. Bei militärischen Rückschlägen oder einer Verschleppung des Krieges war ein Umschlagen der Kriegsbegeisterung in eine revolutionäre Antikriegsbewegung bereits vorbestimmt.

In der Marine machte sich diese Entwicklung zuerst bei den Linienschiffsgeschwadern bemerkbar. Sie lagen die meiste Zeit untätig in den Kriegshäfen. Während die Offiziere alle Vorteile des Etappenlebens genießen konnten, unterlagen die Mannschaften einem manövermäßigen Drill unter erschwerten Lebensbedingungen auf nicht vorhersehbare Zeit.

Die Namen Albin Köbis und Max Reichpietsch sind untrennbar mit den Ereignissen des Jahres 1917 in Wilhelmshaven verbunden, stellvertretend für ihre gleichgesinnten Kameraden. Ihr Ziel war eine revolutionäre Entwicklung in der Flotte nach dem Muster der Februarrevolution im zaristischen Rußland. Die von dort ausgehenden Appelle zur Beendigung des Krieges wurden von den einfachen Menschen verstanden und führten in den am Weltkrieg beteiligten Ländern zu mehr oder weniger intensiven Antikriegsbewegungen.

Propagandisten revolutionären Gedankengutes

Klassenbewußte Matrosen trafen sich schon bald nach Kriegsausbruch in den Lokalen der Kriegshäfen zu Diskussionsrunden, die aber noch keinen revolutionären Charakter hatten. In diesen Runden spielte Albin Köbis schon eine gewisse Rolle. Er stammte aus einer sozialdemokratischen Familie, ging 1908 von Stettin aus zur See und wurde 1911 zur Ableistung seines Militärdienstes in Marokko arretiert. Das durch die Marokkokrise bekanntgewordene Kanonenboot PANTHER brachte ihn nach Deutschland zurück. Er begann seine Marinezeit als Heizer auf dem damaligen Flottenflaggschiff FRIEDRICH DER GROSSE. In gleicher Funktion war er nach Kriegsausbruch auf dem Linienschiff PRINZREGENT LUITPOLD. Köbis war schon vor dem Krieg in die SPD eingetreten. Seine seemännische Erfahrung und seine politische Vorbildung machten ihn bald zu einem begehrten Gesprächspartner.

Max Reichpietsch bekam erst nach der Skagerrakschlacht (Ende Mai 1916) Kontakt zu den „Prinzregentern" um Köbis. Sein Werdegang verlief ganz anders. Reichpietsch stammte zwar aus einfachen Berliner Verhältnissen, hatte bei Kriegsbeginn aber noch keine Verbindung zur Arbeiterbewegung. Nach der Schulzeit fand er bei der Berliner Müllabfuhr Arbeit. Als ehrgeiziger junger Mann wollte er etwas aus seinem Leben machen. Er ließ sich von der chauvinistischen Flottenpropaganda beeinflussen und meldete sich schon vor dem Kriege freiwillig zur Marine. Durch gute Umgangsformen, gepflegtes Äußeres und eine leichte Auffassungsgabe kam er nach seiner Ausbildung als Signalgast ebenfalls auf das Linienschiff FRIEDRICH DER GROSSE. Da Reichpietsch seinen Dienst auf der Brücke versah, begegneten ihm seine Kameraden mehr oder weniger reserviert. Das sollte sich schon im ersten Kriegsjahr ändern. Auf den mit etwa 1100 Mann besetzten Linienschiffen prallten die Klassengegensätze unmittelbar aufeinander, und auch der Signalgast Reichpietsch wurde von den Schikanen der Offiziere nicht verschont. Er merkte sehr bald, daß seine wirklichen Kameraden nicht auf der Brücke, sondern unter Deck zu finden waren. Die Heizer und Docker des Flaggschiffs formten sein Klassenbewußtsein, und als er mit der Gruppe um Albin Köbis bekannt wurde, entwickelte er sich bald zu einem ihrer wichtigsten Organisatoren.

Die zweite Hälfte des Jahres 1916 und besonders der „Kohlrübenwinter" 1916/17 ließen den Siegestaumel nach der Skagerrakschlacht sehr schnell abklingen. Versorgungsmängel verschärften die Gegensätze zwischen den Offizieren und Mannschaften. Immer häufiger kam es zu lokalen Protesten und Streiks wegen Schikanen und schlechter Verpflegung. In dieser Situation gelang es den Leuten um Köbis und Reichpitsch, durch gezielte politische Arbeit revolutionäres Gedankengut in der Flotte zu verbreiten und die Aktionen in gewissem Rahmen zu koordinieren.

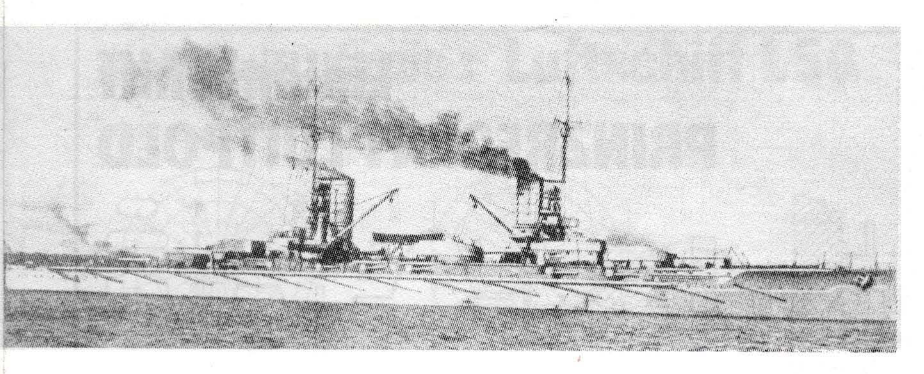
Anfangs konzentrierte sich die Arbeit auf die Beschaffung von Literatur, auf die Verbreitung von Flugblättern und die Mitgliederwerbung für die Sozialdemokratische Arbeitsgemeinschaft, den linken Flügel der SPD, aus dem 1917 die USPD hervorging.

Der zweite Schritt richtete sich auf die Bildung von Menagekommissionen. Derartige „demokratische" Einrichtungen zur Kontrolle der Verpflegung gab es bereits im Heer, ein entsprechender Reichstagsbeschluß wurde aber von der Marineführung abgelehnt und bewußt hintertrieben. Hier sahen die Organisatoren der revolutionären Matrosenbewegung die Möglichkeit zur Schaffung von Matrosenräten, wie sie sich in der russischen Februarrevolution bewährt hatten. Auf einigen Schiffen sind solche Kommissionen auch entstanden. Bevor sie aber allgemein durchgesetzt werden konnten, holte die Flottenführung zum Gegenschlag aus.

Revolutionäre Aktionen

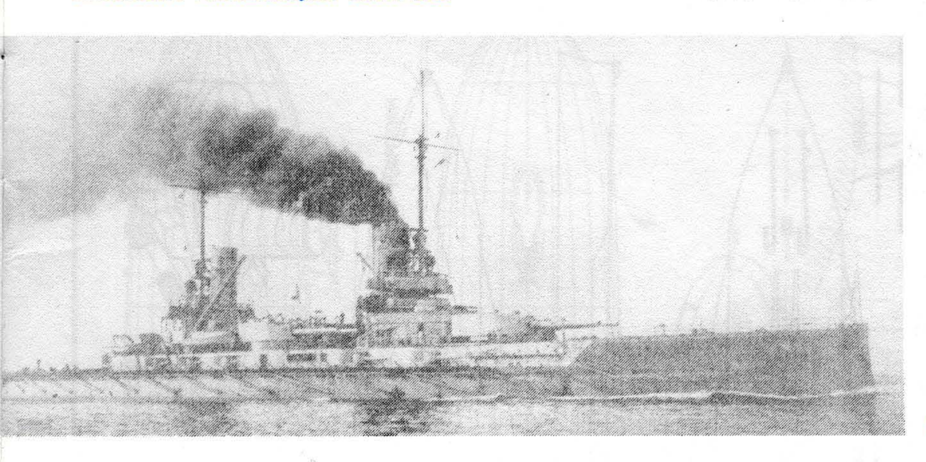
Am 27. Juli 1917 war in Wilhelmshaven eine revolutionäre Flottenzentrale unter der Führung von Köbis und Reichpietsch gegründet worden. Sie sollte die revolutionäre Matrosenbewegung, die bisher auf wenige Schiffe beschränkt geblieben war, auf die ganze Flotte erweitern und die sporadischen Streiks der einzelnen Besatzungen durch gezielte Aktionen ersetzen. Bevor die Flottenzentrale ihre Arbeit aufnehmen konnte, kam es am 1. August auf der PRINZREGENT LUITPOLD zu einem Streik der III. Heizerwache, der mit 15 Arretierungen endete. Obwohl dieser Streik den Absichten der Flottenzentrale zuwiderlief, mußte sie handeln und organisierte für den nächsten Tag einen Ausmarsch von 600 „Prinzregentern" mit einer anschließenden Kundgebung. Beide Ereignisse bildeten den Anlaß zu einer Verhaftungswelle, die innerhalb einer Woche den Kern der revolutionären Flottenzentrale zerschlug. Bereits am 3. August wurde die Menagekommission der PRINZREGENT LUITPOLD verhaftet, unter ihnen Albin Köbis. Am 7. August begann mit der Verhaftung von Max Reichpietsch die Zerschlagung der Matrosenbewegung auch auf dem Linienschiff FRIEDRICH DER GROSSE. In einem Kriegsgerichtsverfahren wurden neben hohen Zuchthausstrafen fünf Todesurteile gefällt, von denen zwei vollstreckt wurden. Am 5. September 1917 wurden Albin Köbis und Max Reichpietsch auf dem Schießplatz Köln/Wahn erschossen.

Trotz der einsetzenden Verhaftungs- und Terrorwelle ließen sich die revolutionären Ideen nicht mehr aus der Flotte verdrängen. Im Gegenteil: Aus den Erfahrungen der Augustereignisse wurden die Aktionen gezielter und führten in gerader Linie zum Kieler Matrosenaufstand und zur Novemberrevolution 1918.

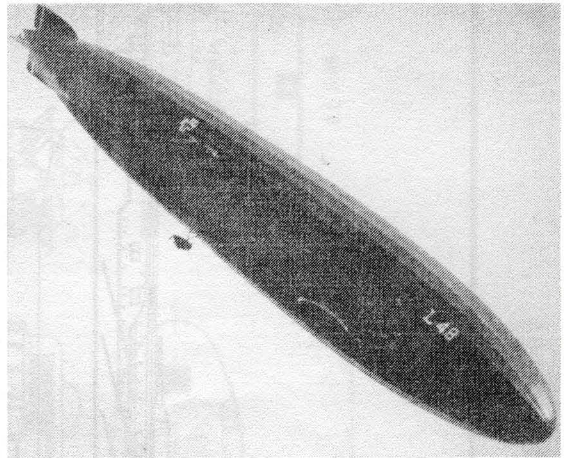


Linienschiff PRINZREGENT LUITPOLD

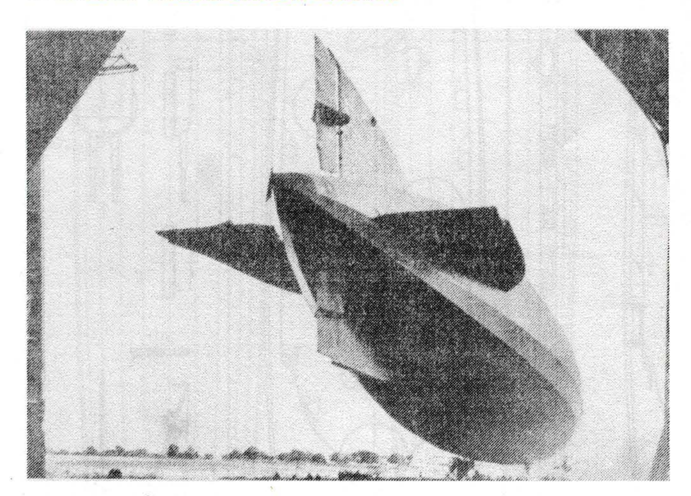
FOTOS: ARCHIV LEXOW



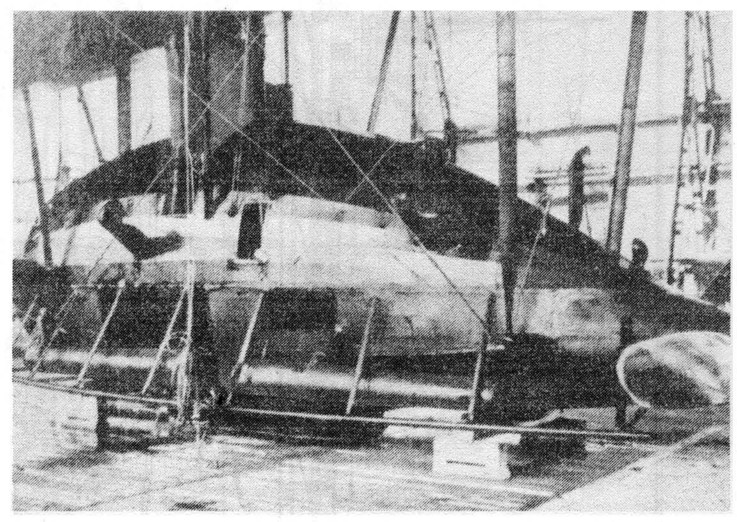
Linienschiff FRIEDRICH DER GROSSE



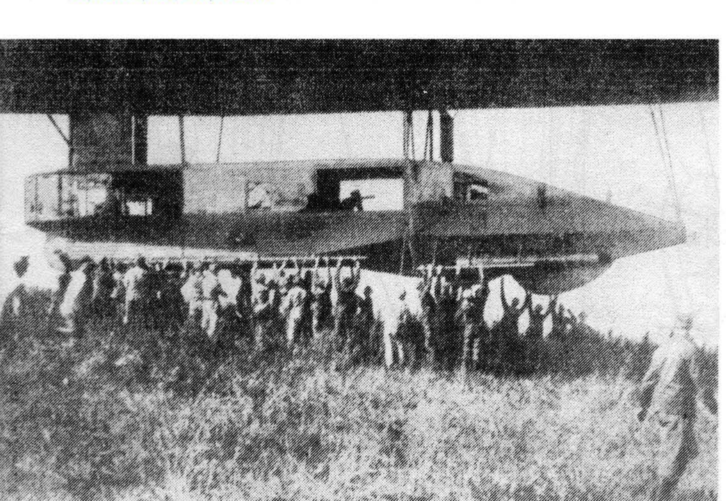
Marineluftschiff L48



Marineluftschiff L53



Hintere Maschinengondel eines Marineluftschiffs 1917



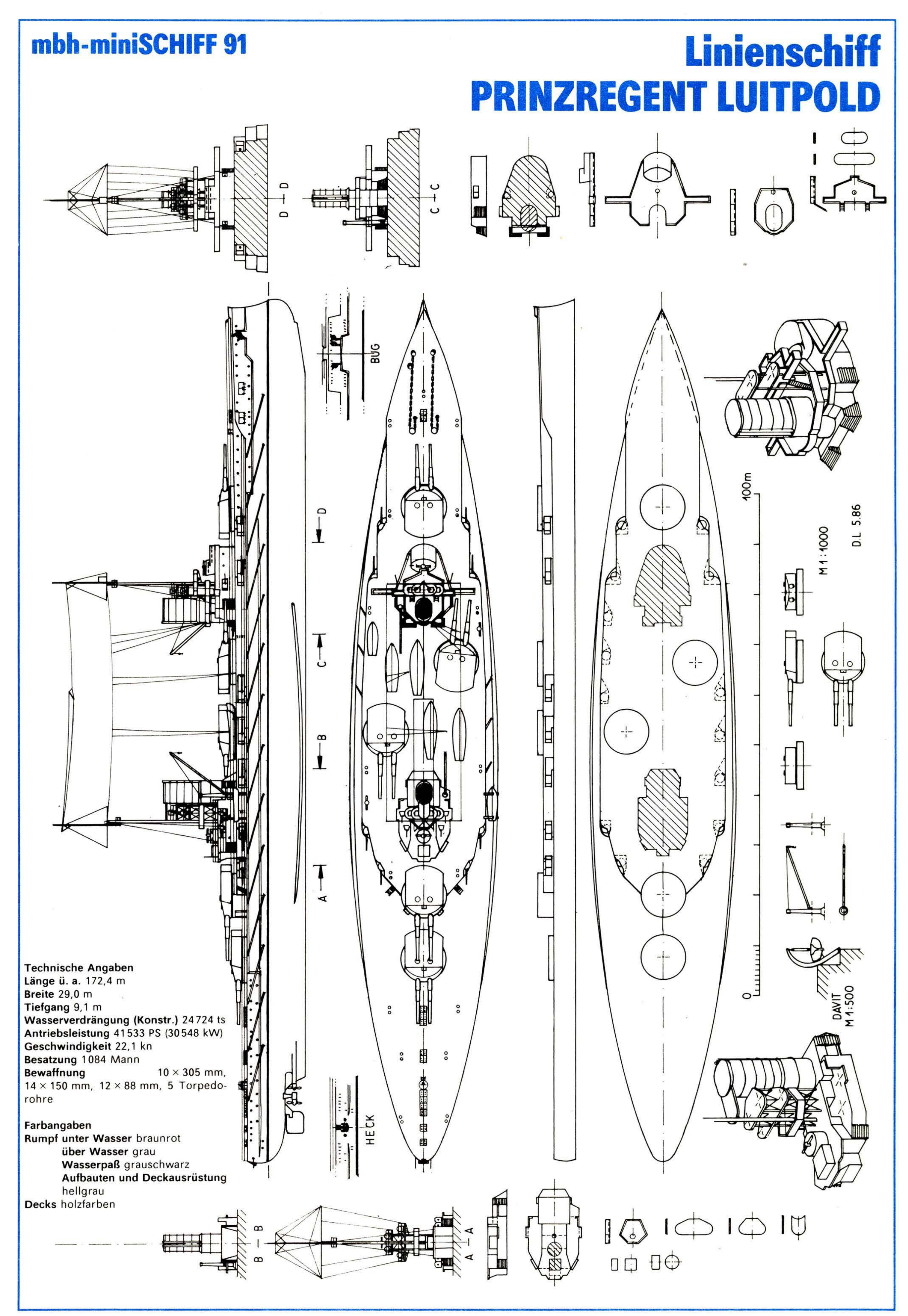
Führergondel eines Armeeluftschiffs 1917

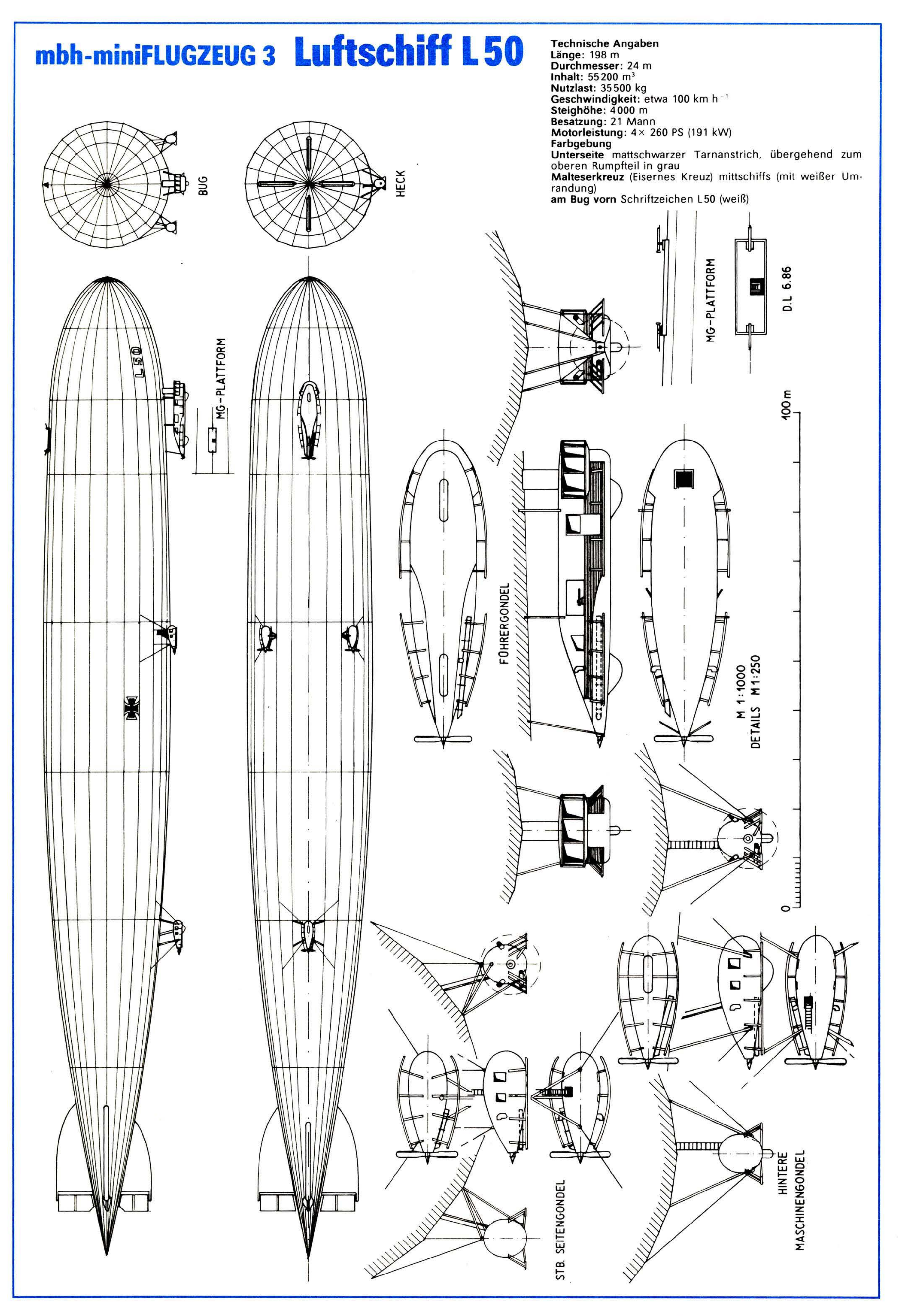
Anmerkungen zu den Modellplänen

Das Zentrum der revolutionären Ereigniss in Wilhelmshaven bildeten die beiden Linienschiffe PRINZREGENT LUITPOLD und FRIEDRICH DER GROSSE. Zusammen mit den Schwesterschiffen KAISER, KAISERIN und KÖNIG ALBERT bildeten sie 1917 das vierte Linienschiffgeschwader. Für unseren Beitrag wurde die PRINZREGENT LUITPOLD ausgewählt, weil von diesem Schiff die Entwicklung ausging.
Wenige Tage vor dem Ausmarsch der „Prinzregenter" am 2. August 1917 war es gelungen, Flugblätter von einem Marineluftschiff abwerfen zu lassen. Solange die Flugleistung der Luftschiffe der der Flugzeuge deutlich überlegen war, wurden von der Kaiserlichen Marine Luftschiffe für die Flottenaufklärung, aber auch für Bombenangriffe auf englische Städte verwendet. Bis Ende 1917 kamen auf deutscher Seite 75 Marineluftschiffe zum Einsatz, von denen 52 durch Unfall oder Feindeinwirkung verlorengingen. Der Modellplan soll die Dimensionen dieser Flugkörper im Vergleich zu den Großkampfschiffen jener Zeit demonstrieren.

Text und Zeichnung:
Detlev Lexow

Quellenangaben
R. Rosentreter, H. Westphal: Rebellion in der Hölle, Berlin 1976
B. Kaulisch: Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung, Berlin 1982
S. Breyer: Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905–1970, München 1970
E. Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945 Bd. 1, München
H. Luschnath: Zeppelin-Weltfahrten, Dresden 1933
Meyers Lexikon, 7. Aufl., Leipzig 1924–1930


mbh-miniSCHIFF 91
Linienschiff
PRINZREGENT LUITPOLD
D — D
C — C
BUG
HECK
A
B
C
D
100m
0
M 1:1000
D.L 5.86
DAVIT
M 1:500
B — B
A — A
Technische Angaben
Länge ü. a. 172,4 m
Breite 29,0 m
Tiefgang 9,1 m
Wasserverdrängung (Konstr.) 24724 ts
Antriebsleistung 41533 PS (30548 kW)
Geschwindigkeit 22,1 kn
Besatzung 1084 Mann
Bewaffnung 10 × 305 mm, 14 × 150 mm, 12 × 88 mm, 5 Torpedorohre
Farbangaben
Rumpf unter Wasser braunrot
über Wasser grau
Wasserpaß grauschwarz
Aufbauten und Deckausrüstung hellgrau
Decks holzfarben


mbh-miniFLUGZEUG 3
Luftschiff L 50
Technische Angaben
Länge: 198 m
Durchmesser: 24 m
Inhalt: 55 200 m³
Nutzlast: 35 500 kg
Geschwindigkeit: etwa 100 km h⁻¹
Steighöhe: 4 000 m
Besatzung: 21 Mann
Motorleistung: 4 × 260 PS (191 kW)
Farbgebung
Unterseite mattschwarzer Tarnanstrich, übergehend zum oberen Rumpfteil in grau
Malteserkreuz (Eisernes Kreuz) mittschiffs (mit weißer Umrandung)
am Bug vorn Schriftzeichen L50 (weiß)
BUG
HECK
L 50
MG-PLATTFORM
MG-PLATTFORM
D.L. 6.86
100 m
0
FÜHRERGONDEL
M 1:1000
DETAILS M 1:250
STB. SEITENGONDEL
HINTERE MASCHINENGONDEL

1500 Einzelteile: Tu-4

GST-Modellbauer vermitteln Bauerfahrungen (3)

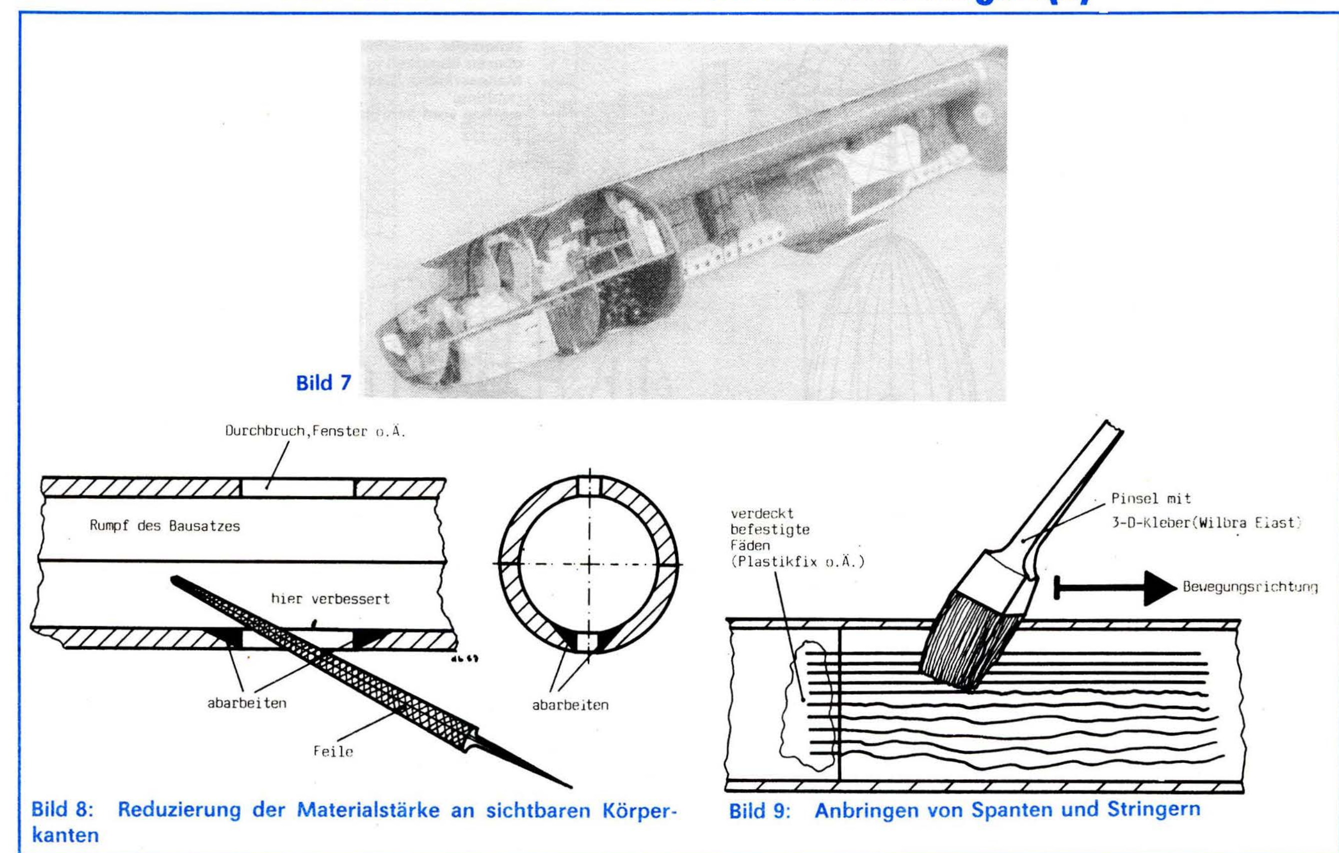


Bild 7

Bild 8: Reduzierung der Materialstärke an sichtbaren Körperkanten

Bild 9: Anbringen von Spanten und Stringern

In dieser Artikelserie sollen einige allgemeingültige Anregungen zum Bau von vorbildgetreuen Plastflugzeugmodellen am Beispiel der Tu-4 gegeben werden. Diese Anregungen beschränken sich nicht nur auf den Flugzeugmodellbau. Sie sind auch beim Bau von Fahrzeugen sowie Schiffen anzuwenden, die aus den unterschiedlichen Materialien hergestellt werden.

Vorbereiten der Einzelteile

Neben der Abtrennung der Einzelteile mit dem Seitenschneider oder einer Schere (nicht abbrechen – Gefahr der Beschädigung der Modellteile) kommt der Vorbereitung der Modelleinzelteile vor dem Zusammenbau große Bedeutung zu. Die zweifellos wichtigste Vorbereitung ist die radikale Verjüngungskur aller sichtbaren Körperkanten (Bild 8) auf die „Blechstärke" des Originals.

Der Modellbauer muß sich hierbei ständig die Verkleinerung des Bausatzes ins Gedächtnis rufen. Ein Millimeter am Modell sind 72 Millimeter (bei 1:72) am Original! Besondere Aufmerksamkeit gebührt in diesem Zusammenhang ebenfalls den Verkleidungsblechen des Fahrwerkes, allen Türen und Klappen, allen Luftein- und -ausläufen sowie den Tragflächen- und Ruderhinterkanten, welche im Original messerscharf sind. Diese Teile entscheiden über „modellhaftes" oder „originales" Aussehen unseres vorbildgetreuen Modells.

Oft kann hierbei das völlige Neuanfertigen von Teilen (z. B. Fahrwerksklappen) aus Papier, Blech oder dünnerem Plastmaterial schneller und besser (originalgetreuer) erfolgen als die zeitaufwendige Korrektur oder das Abschleifen der vorhandenen Teile aus Bausätzen.

Bau des Rumpfes mit Inneneinrichtung

Nachdem alle vorbereitenden Arbeiten erledigt wurden, sind Überlegungen anzustellen, ob der vorhandene Innendurchmesser des Rumpfes ausreicht, alle Einbauten und Inneneinrichtungsdetails aufzunehmen. Besonders bei kleinen einmotorigen Modellen wird es häufig durch die ein bis zwei Millimeter dicke Rumpfwand „eng" im Cockpit. Hier hilft das Ausfräsen mit Dentalfräsern (Antrieb: PIKO-Bohrmaschine oder einfacher Spielzeug-Elektromotor mit gedrehtem Zwischenstück zur Aufnahme der genormten Fräser-/Bohrschäfte) oder die „Kratzmethode" mit einem scharfen Messer oder Skalpell (Vorsicht, Unfallgefahr!). Damit der Rumpf nicht zu dünn oder eventuell gar ein Loch eingearbeitet wird, kann der Fortgang der Arbeiten durch das Gegenhalten des Bauteils gegen eine Lichtquelle kontrolliert werden. Wenn erforderlich, ist somit eine Abarbeitung auf wenige zehntel Millimeter möglich. Der nächste grundlegende Arbeitsgang ist das Anbringen von Spanten und Stringern bzw. Längs- und Querträgern, welche in Militärflugzeugen meist nicht verkleidet sind. Diese sind in handelsüblichen Bausätzen kaum dargestellt, tragen aber wesentlich zum originalgetreuen Aussehen unseres Modells bei.

Die Lage derselben kann entweder durch Röntgenschnitte, Fotos, oder durch eine genaue Auswertung (Blechstöße) des sowieso für ein Wettkampfmodell erforderlichen guten Drei- bzw. Vierseitenrisses ermittelt werden.

Als Material zur Anfertigung von Spanten und Stringern eignet sich fast alles, was der Haushalt so hergibt: dünne Papp- und Papierstreifen, gezogene Gießäste, Besen- und Bürstenborsten, Plaststreifen aus Lebensmittelverpackungen. Bei der Tu-4 sind die größeren Spanten aus Pappe. Die notwendigen Löcher wurden mit den Rückseiten angeschliffener Kugelschreiberminen (Metall) „ausgestanzt". Die Längsträger der Bombenschächte wurden ebenfalls so gefertigt. Etwa 90 % der Spanten und Stringer wurden jedoch durch einfache Zwirnfäden hergestellt. Diese wurden in nicht sichtbaren Bereichen des Rumpfes mit Plastikfix oder durch Spanten (vgl. Bild 7, hier mit dem Druckschott) befestigt und anschließend mit 3-D-Kleber oder Wilbra-Elast in die richtige Position „gestrichen" und damit gleichzeitig fixiert (siehe Bild 9).

Der Modellbauer sollte bei diesen Arbeiten wegen des milchigen Aussehens des Klebstoffes keinen Schreck bekommen – nach dem Aushärten wird der Klebstoffilm durchsichtig. Deshalb eignet sich derartiger Klebstoff auch für viele andere Klebaufgaben an unserem Modell. Vor allem beim Verkleben von unterschiedlichen Materialien (Metall/Plast, verschiedenen Plastsorten usw.), die keine großen Belastungen aushalten müssen, wurde dieser Klebstoff bevorzugt angewandt.

Detlef Billig

FORTSETZUNG FOLGT

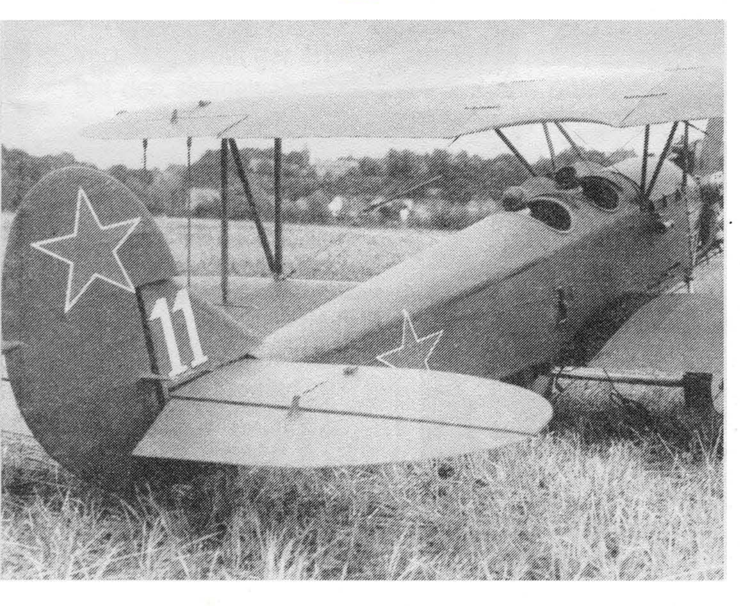
Klaus Schlagk, DDR-Meister in der Klasse F3C, startet mit seinem Hubschrauber zur höchstbewerteten Kür

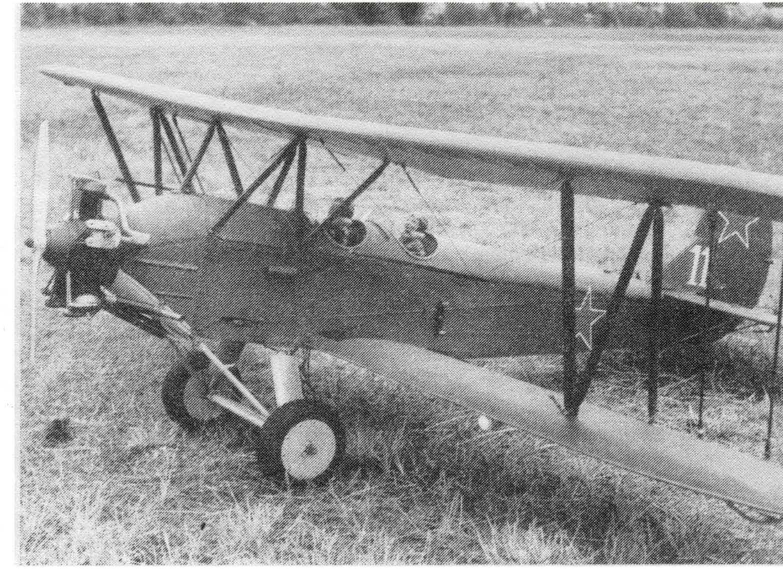


Von der DDR-Meisterschaft der Klassen F3C und F4C-V

Regenschlacht

Der Nachbau der bekannten Po-2 von Helmut Andreas erfordert einen sehr hohen Bauaufwand ▼





Die 11. DDR-Meisterschaft für funkferngesteuerte Flugzeuge in den Klassen F3C, Hubschraubermodelle, und F4C-V, vorbildähnliche Flugmodelle, fand in Havelberg statt. Der von den GST-Modellsportlern, unter Leitung von Kamerad Hartmut Gropius, gut präparierte und durch eine zusätzliche Piste erweiterte Flugplatz bot optimale Bedingungen zur Durchführung der Meisterschaft. Leider spielte Petrus nicht wie erhofft mit. Der Wettbewerb wurde immer wieder von Regenschauern und Gewittern unterbrochen. Wegen dieser Witterung kam der gut durchdachte Zeitplan schnell durcheinander. Aber mit hoher Einsatzbereitschaft und Disziplin der Teilnehmer wurde auch diese Hürde gemeistert, das hieß Flüge bis nach Sonnenuntergang sowie Nutzung jeder Regenpause.

In der Klasse F3C waren neun Kameraden am Start. Geflogen wurden zwei Durchgänge mit je zwei Pflichtprogrammen (Durchschweben einer Gasse in Y-Form nach Zeit und das Aufnehmen sowie Absetzen von Kegeln in einer bestimmten Zeit) und einer Kür. Hier konnten die Piloten ihr Programm, bestehend aus sieben Figuren, je nach Beherrschen des Hubschraubers zusammenstellen. Die Spitzenkönner zeigten u. a. Kunstflugfiguren wie Looping, Turn oder auch die Rolle. Der neue und alte DDR-Meister, Kamerad Klaus Schlagk aus dem Bezirk Neubrandenburg, war nicht zu bezwingen. Mit 2950 Punkten lag er an der Spitze. Den zweiten Platz erkämpfte sich Bernd Schmiedel aus dem Bezirk Cottbus mit 2286 Punkten. Dritter wurde Matthias Vogel, Bezirk Leipzig. Durch eine Steigerung seiner Leistungen im zweiten Durchgang konnte er 1925 Punkte erzielen. Günter Gabriel, Magdeburg, einer der Anwärter auf einen vorderen Platz, mußte nach einem Absturz beim Training seine Hoffnungen begraben. Auch während des Wettbewerbes blieben in dieser technisch sehr aufwendigen Klasse einige Modellsportler nicht von Abstürzen verschont.

In der Klasse F4C-V starteten 19 vorbildähnliche funkferngesteuerte Motormodelle, darunter ein Hubschraubermodell. Die qualitative Bauausführung fast aller Modelle war sehr gut, und die Leistungsdichte hat weiter zugenommen. Einige Modelle entsprachen in der Bauausführung durchaus vorbildgetreuen Modellen der Klasse F4C. Für die Schiedsrichter war es bei der Baubewertung nach der seit diesem Jahr verbindlichen Bewertungsrichtlinie sehr schwierig, eine Differenzierung der Punkte vorzunehmen.

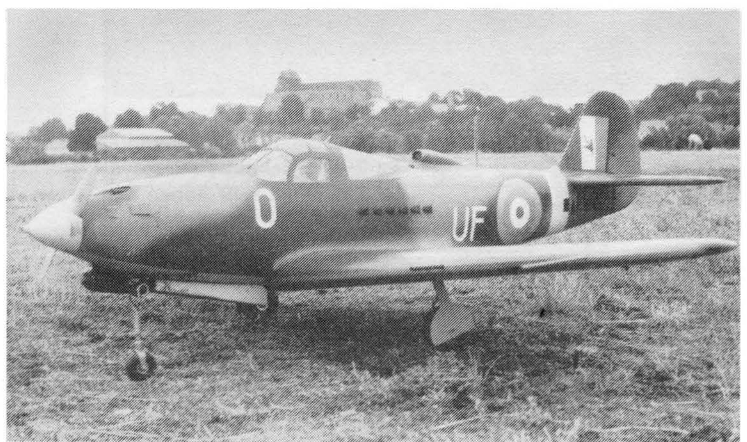
Vier Modelle, darunter die drei erstplazierten, erhielten die maximale Baupunktzahl von 1950. Die ersten zehn der Baubewertung hatten wegen der geringen Punktedifferenz bei guten Flügen eine Chance auf die vorderen Plätze in der Endabrechnung. Eine Überarbeitung des Bewertungsmodus' wäre wegen der objektiven Be-



Platz 19 für Wolfgang Schmidke, Probleme mit Motor und Fahrwerk verhinderten eine bessere Plazierung der I-16 ▶



Mit dem Nachbau der Bell P-39 „Aircobra" belegte Wolfgang Walther den vierten Platz ▼



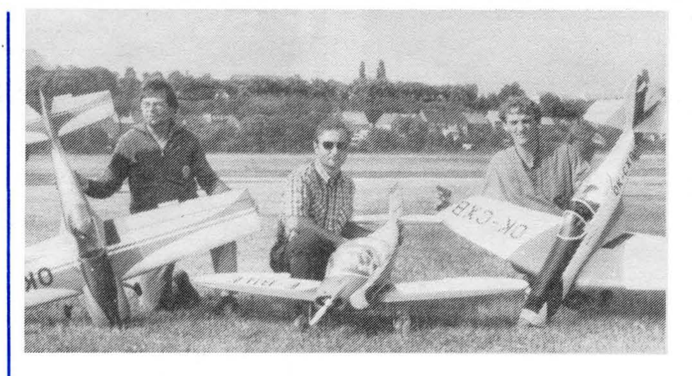
FOTOS DOTZAUER



▲ Original oder Modell? Mit der Nachbildung der „Emeraude" wurde Wolfgang Groß DDR-Meister

dingungen durchaus angebracht. So könnte eine bessere Differenzierung innerhalb der Klasse F4C-V vorgenommen werden. Das kann die Aufgabe der Schiedsrichter erleichtern.

Trotz der komplizierten Witterungsbedingungen konnten drei Flugdurchgänge, der schlechteste wird gestrichen, absolviert werden. Neuer DDR-Meister wurde Kamerad Wolfgang Groß, Karl-Marx-Stadt, mit dem Nachbau des französischen Sportflugzeugs „Emeraude". Er erreichte eine Gesamtpunktzahl von 5187. In allen drei Durchgängen erhielt er die höchste Flugbewertung. Sein über Jahre stärkster sportlicher Rivale, Burkhard Dotzauer, Leipzig, belegte mit dem Modell des tschechoslowakischen Kunstflugzeuges Zlin-526 AFS „Akrobat Spezial" den zweiten Platz mit einer Punktzahl von 5080. Der Nestor unserer RC-Modellsportler, Werner Pieske, Potsdam, belegte nach hohem kämpferischen Einsatz mit dem bewährten Modell der Zlin-50 den dritten Platz. Er verbuchte eine Punktzahl von 4942. Mit einer guten Landung im letzten Durchgang hätte Wolfgang Walther, Suhl, mit dem Modell Bell P-39 „Aircobra" durchaus eine gute Chance auf den dritten Platz gehabt. So belegte er einen „undankbaren" 4. Platz mit 4809 Punkten.



◀ Das sind die drei Erstplazierten: Werner Pieske, Wolfgang Groß, Burkhard Dotzauer (v. l.)

Alle Wettkämpfer steigerten sich von Durchgang zu Durchgang. Rainer Baasner, Berlin, verbesserte sich mit dem Modell der Z-50 vom 19. Platz in der Bauwertung durch gute Flüge auf den 9. Platz! Das insgesamt hohe Niveau verdeutlichte sich auch dadurch, daß der Zehntplazierte noch 84 Prozent der Punkte des Siegers erhielt. Der Nachbaumaßstab aller Modelle lag bei 1:4 bzw. 1:6. Die zwischen vier bis sechs Kilogramm schweren Modelle sind durch 10-cm^3-Zweitaktmotoren angetrieben worden.

Das technisch aufwendigste Modell war der Hubschrauber vom Typ Bo 105, gebaut von Günter Gabriel. Der Rotor war entsprechend dem Original ein direkt angesteuerter Vier-Blatt-Rotor (Eigenentwicklung!).

Trotz der positiven Gesamtbilanz in der Klasse F4C-V möchte der Autor doch einen Fakt zu bedenken geben: Wegen des gegebenen Regelwerkes setzen sich immer mehr Modellnachbauten von einmotorigen Kunstflugzeugen durch. So stagniert nach meiner Erfahrung die Vielfalt der Flugzeugtypen, wie mehrmotorige Modelle, Oldtimer und weitere aufwendige Nachbauten (Impellermodelle). Sie werden kaum an den Start gebracht. Durch Anwendung entsprechender Bonuspunkte (international und in der ČSSR üblich) sowie Wertung von nur einem Flug (50% Bau, 50% Flug) wäre durchaus eine größere Vielfalt der Modelle, auch mit den uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, zu erreichen. **Burkhard Dotzauer**

Klasse F3C	Ges. P.
1. Schlagk, Klaus (C)	2 950
2. Schmiedel, Bernd (Z)	2 286
3. Vogel, Matthias (S)	1 925
4. Altwein, Reinhard (R)	1 375
5. Rädke, Siegfried (C)	1 256
6. Reyser, Georg (C)	939
7. Leitel, Uwe (H)	908
8. Gebhard, Stephan	819

Klasse F4C-V	Ges. P.
1. Gross, Wolfgang (T)	5 182
2. Dotzauer, Burkhard (S)	5 080
3. Pieske, Werner (D)	4 942
4. Walther, Wolfgang (O)	4 809
5. Makowski, Horst-Peter (N)	4 667
6. Steiner, Hans (O)	4 618
7. Quack, Wolfgang (R)	4 597
8. Peters, Dirk (H)	4 437
9. Baasner, Rainer (I)	4 414
10. Stolle, Stephan (R)	4 375
11. Klein, Siegfried (K)	4 331
12. Miloschewski, Dietmar (H)	4 329
13. Maltzahn, Bernd (I)	4 005
14. Andreas, Helmut (K)	3 930
15. Kramer, Juergen (B)	3 864
16. Schlaefke, Peter (T)	3 785
17. Schlogel, Peter (S)	3 782
18. Gabriel, Guenter (H)	3 098

Test der Form und Chancen

2. Internationaler Wettkampf, Riesa 1987

Der international gute Ruf der Modellfreiflieger der DDR ist es wohl, der einen großen Teil der Weltelite zum ersten offiziell im internationalen Sportkalender aufgenommenen Freiflugwettkampf der DDR vom 22. bis 27. Juli nach Riesa kommen ließ. Wie bereits vor Jahresfrist beim 1. Internationalen Flugmodellsportwettkampf für funkferngesteuerte Segelflugmodelle (F3B), sorgten die Veranstalter auch diesmal für die der DDR nachgesagte perfekte Organisation, so daß die 134 Teilnehmer aus 11 Ländern voll des Lobes waren und bekundeten, jederzeit wiederzukommen und ihre Freunde mitzubringen.
Wenige Wochen vor der Freiflugweltmeisterschaft in Frankreich testeten viele ihre Form und Chancen für die Titelkämpfe, beobachteten die Konkurrenz oder wollten sich ganz einfach mit der Weltelite vergleichen. Dazu gab es genügend Gelegenheit: so u. a. mit einer Vielzahl von Welt- und Europameistern der sowjetischen Weltklassevertretung, mit der erfolgreichen Mannschaft der KDVR, mit den sieggewohnten Dänen, mit den B-Vertretungen aus Polen, der ČSSR und der BRD, mit Einzelkämpfern aus den Niederlanden, aus Belgien, Schweden und Österreich, der Auswahlmannschaft Rumäniens und den am weitesten gereisten Teilnehmern, den Neuseeländern. Für die DDR starteten zwei Auswahlmannschaften und die Plazierten des Jahreswettbewerbes.

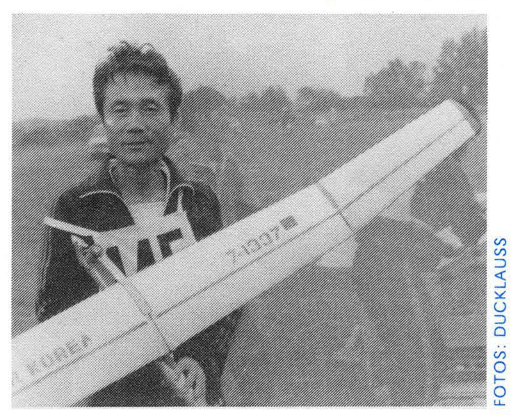


Die erfolgreiche Mannschaft aus der KDVR



Genau 60 Starter begannen den ersten Wettkampftag in der Klasse F1A, und sie hatten mit dem Wetter einen guten Partner. Über ein Drittel der Wettkämpfer (23) erreichte das Stechen, und 15 davon traten auch noch zum 5-Minuten-Flug an.
Als einziger erfüllte Thomas Weimer aus dem Bezirk Potsdam diese Norm. Vier Sekunden dazu fehlten Kim Dong-Sik aus der KDVR. Den dritten Platz belegte der rumänische Altmeister Popa. Unser bester Auswahlflieger war Uwe Rusch auf dem 9. Rang. Die Mannschaftswertung gewann die KDVR vor der ČSSR und der UdSSR. Unsere erste Vertretung mit Manfred Preuß, Andreas Petrich und Uwe Rusch wurde Vierter. Unsere 2. Mannschaft wurde im Feld der 16 Bewerber 8. In dieser Klasse wurden in den zurückliegenden Jahren traditionelle Werkstoffe durch faserverstärkte Kunststoffe ersetzt. Dadurch wurde es möglich, die Flügelstreckungen und folglich die Flugleistungen zu erhöhen. Spannweiten um 2200 mm sind heute die Norm. Die Rümpfe werden fast ausschließlich aus faserverstärkten Kunststoffen gefertigt. Die Leitwerksfläche hat sich verringert.
Etwas unfreundlicher verhielt sich das Wetter am zweiten Wettkampftag gegenüber den 39 Startern der Klasse F1B. So wundert es auch nicht, daß trotz großer Leistungsdichte nur vier Sportler die maximale Punktzahl erreichten. Aus dem Stechen ging Gulugonow aus der UdSSR-Mannschaft mit einem 4-Minuten-Flug als Sieger hervor. Den zweiten Rang belegte Kubes (ČSSR). Die anderen beiden, Paff (BRD) und Akkery (Neuseeland), flogen im Stechen 193 Sekunden und kamen gemeinsam auf den 3. Rang. Bester DDR-Starter war Ralf Benthin von der 2. DDR-Vertretung auf dem 7. Rang. Die Mannschaftswertung ging wiederum an die Vertretung der KDVR vor den Vertretungen der BRD, Polens und der 2. DDR-Mannschaft.
Während sich in den anderen Freiflugklassen gewisse Standards herauskristallisieren, ist in der Klasse F1B die Vielfalt der Konstruktionen unübersehbar. Geringe und große Flügelstreckung, kleine und große Höhenleitwerke, kurze und lange Leitwerksträger, kurze und lange Motorlaufzeiten in den unterschiedlichsten Kombinationen sind anzutreffen. Es ist in der Tat nicht leicht, etwas wie einen Fadengummi verschiedenster Qualität als ausrechenbare Größe bei der Konstruktion zu berücksichtigen. So unterschiedlich die Leistung der Gummimotoren ist, so variabel sind auch die konstruktiven Details. Jede Gummicharge hat andere Parameter, die man bei einer Konstruktion nicht im voraus berechnen kann. Deshalb sind die Konstrukteure zu einer Vielzahl von Kompromissen gezwungen.
Leider stimmten die Wetterprognosen, und der 3. Wettkampftag war für die F1C-Flieger unfreundlich kalt und feucht. Dazu der Wind aus der falschen Richtung, so daß die Wettkampfleitung mit dem Problem von Modellverlusten kon-



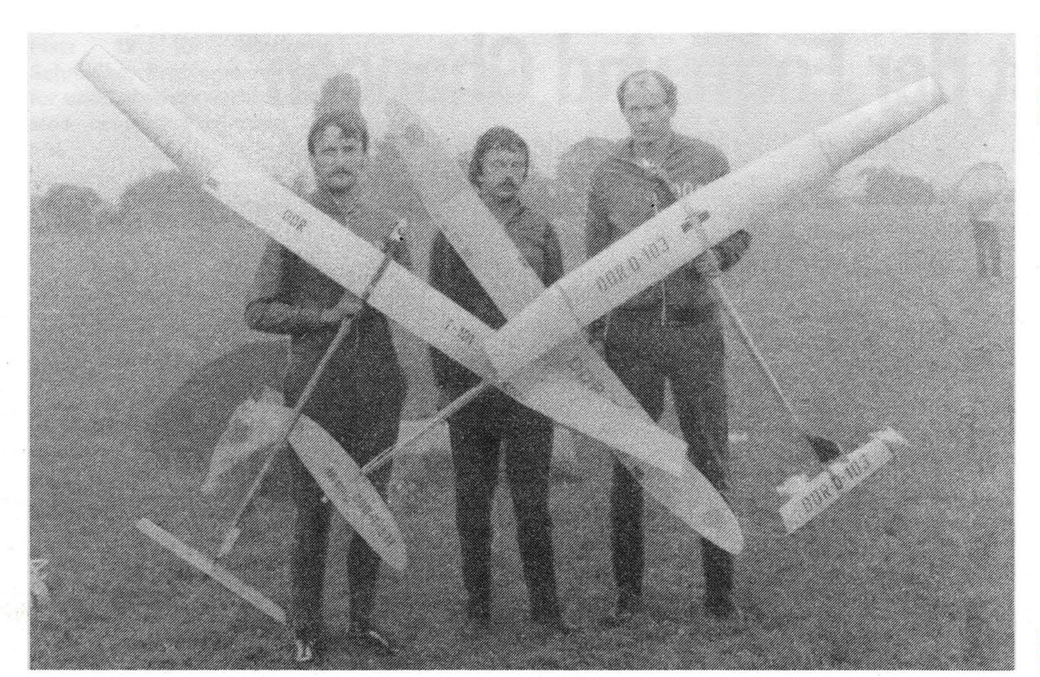


Kim Jung Hi siegte in der Klasse F1C

FOTOS: DUCKLAUSS



C. Popa (SRR) startete in allen drei Klassen



C.-P.- Wächtler, U. Glißmann, M. Thomas gewannen die Mannschaftswertung in der F1C

Überraschungssieger in der F1A: Thomas Weimer (DDR) ▼

frontiert wurde. Im Interesse der Wettkämpfer wurden die Motorlauf- und die Flugzeiten verkürzt. Von den 38 Startern kamen dennoch 10 ins erste und 9 ins zweite Stechen. Mit 270 Flugsekunden siegte Kim Jung Hi aus der KDVR vor Strukow (UdSSR) und seinem Landsmann Kim Dong Sik.
Claus-Peter Wächtler und Uwe Glißmann von der ersten DDR-Mannschaft trennte eine Sekunde auf den Plätzen 5 und 6. Mit Manfred Thomas, dem 5 Sekunden am Stechen fehlten, gewannen sie die Mannschaftswertung vor unserer zweiten Vertretung und der KDVR.
Die F1C-Flieger sind weltweit gegenüber neuen Technologien und Werkstoffen sehr aufgeschlossen. Daraus resultieren eine Vielzahl sehr guter Modelle mit ausgezeichneten Flugleistungen. Über viele interessante Details auch der beiden anderen Klassen wird noch zu berichten sein.
Die Gesamtmannschaftswertung, resultierend aus je 3 Wettkämpfern pro Klasse, gewann die KDVR vor der 1. und 2. DDR-Vertretung. Der 8. Platz der UdSSR resultiert aus einem fehlenden 3. Starter in der Klasse F1C. Auch mit den 1140 Punkten, die unter den geschilderten Umständen in der Klasse F1C für das Stechen ausreichten, hätte diese Weltklassevertretung den Wettkampf nicht gewonnen. Das wertet die Leistungen der Spitzenmannschaften beim Riesaer Freiflugwettkampf noch auf.

Dieter Ducklauß





V. Kubes (CS) belegte den 2. Platz in der F1B



Der Neuseeländer D. Ackery wurde Dritter in der F1B

In mbh 10'87 berichtete der Auswahltrainer der Freiflieger, Joachim Löffler, über den Auftakt der Weltmeisterschaft, über den Wettkampf in der Klasse F1A sowie über den Beginn der Wettkämpfe in der Klasse F1C. Mit diesen Ausführungen beendet er seinen Bericht über die Weltmeisterschaft, bei der die GST-Modellsportler einen herausragenden Erfolg erzielen konnten.

Heiß umkämpfte Medaillen

Weltmeisterschaft für Freiflugmodelle, Thouars 1987

Nun galt es, sich auf das Stechen zu konzentrieren. Da die F1A-Flieger die Modelle zurückholten, stand nicht einmal für jeden Starter ein Helfer zur Verfügung. Das 4-Minuten-Stechen bereitete unserem Trio keine Probleme. Trotzdem fielen schon acht Wettkämpfer heraus.

Also nur noch 16 Sportler in der zweiten Runde. Hier passierte Claus-Peter gleiches wie schon im regulären Wettkampf. Der Motor sprang nicht sofort an, und die kleine Verzögerung führte trotz guter Höhe zu einer 284er Wertung und damit zum „Aus". Das bedeutete den 9. Rang. Uwe und Manfred waren noch im Rennen. Für Manfred stand ein schwieriges Problem: Welches Modell einsetzen, um sechs Minuten fliegen zu können? Das bisher eingesetzte war nicht auffindbar, das zweite war sicher, aber das dritte leistungsfähiger, jedoch bisher wenig im Einsatz. Wir entschieden uns für das Risiko und bereiteten das Modell so gut wie möglich vor. Der Start und Flug gelangen ausgezeichnet, und nur Manfred schaffte neben den drei sowjetischen Sportlern die sechs Minuten. Uwe erreichte den 7. Platz.

Zu allem Unglück blieb auch Manfreds zweites Modell fort, und für das Stechen gegen die starke sowjetische Konkurrenz blieb nur das dritte Modell. Kulanterweise wartete der Veranstalter noch 40 Minuten auf das Wiederfinden eines der Modelle, doch es begann schon die Dämmerung, und das 7-Minuten-Stechen mußte „angeschossen" werden. Da wir die Leistungsstärke der sowjetischen Modelle sehr gut kannten, gab es nur die Taktik, nicht mit ihnen gemeinsam zu fliegen. Das bedeutete, unter Umständen bis zur letzten Minute zu warten. Zu Beginn startete Muchin. Sein Start war nicht optimal, der Motor schnurrte etwas nach und einige stoppten Überläufer. Doch die Schiedsrichteruhren sind maßgebend, und sie zeigten „normal". Eine Sache, die, wie sich später zeigte, für uns von Vorteil war. Muchin schaffte genau 360 Sekunden. Kurz vor Ablauf der Viertelstunde starteten Verbitzki und Strukow, etwas später Manfred Thomas. Da sich eine beachtliche Zuschauerkulisse angefunden hatte, ging es neben dem Kampf um die Sekunden auch darum, einen würdigen Start und Übergang zu zeigen. Alles gelang ausgezeichnet und wie schon die vorherigen Starts, wurde auch Manfreds Vorführung mit viel Beifall bedacht.

Nun mußten die Sekunden entscheiden. Verbitzki und Strukow flogen das 7-Minuten-Maximum. Manfred gelang das nicht zu Erwartende: Mit 409 Sekunden konnte er Muchin hinter sich lassen, er wurde Bronzemedaillengewinner. Dazu die Plätze sieben und neun durch Uwe und Claus-Peter sowie der Vizeweltmeistertitel für die Mannschaft. Das übertraf die kühnsten Erwartungen und war wohl eine echte Überraschung für die Weltspitze.

Das letzte Stechen mußte auf den nächsten Morgen vertagt werden. Mit einem 8-Minuten-Flug wurde Verbitzki Weltmeister und sein Landsmann Strukow Vizweltmeister. Die UdSSR errang den Weltmeistertitel in der Mannschaftswertung, und zwar mit gleicher Punktzahl wie die DDR, aber mit der besseren Platzziffer.

Sonnabend, 15. 8. 1987 – Wettkampf F1B

Dieser Tag war für uns frei, denn wir waren ja in der Klasse F1B nicht vertreten. Damit entfiel für uns auch die Nationenwertung. Schade, denn nach dem zweiten Tag lagen wir hinter China an zweiter Position.

Es tat wohl allen gut, ein Stündchen länger zu schlafen. In Ruhe konnten wir unser „petit déjeuner" (Frühstück) einnehmen. Nach einem kurzen Aufenthalt in Thouars ging es hinaus zum Fluggelände. Schließlich wollten wir den F1B-Wettkampf als Beobachter miterleben und noch einmal eine Suchaktion nach Manfreds Modellen starten. Leider blieb sie erfolglos. Die Bronzemedaille nach großem Kampf war zumindest ein Trost, wenn es auch schwer sein wird, den Modellbestand wieder zu komplettieren.



An diesem Tag war es wieder sehr warm, der Wind wehte mit 4 bis 7 m/s noch stärker als an den Tagen zuvor. Zerrissene Thermik erschwerte die richtige Bestimmung des Startzeitpunktes. Selbst die beste Technik brachte Fehldiagnosen. Am sichersten traten die Chinesen auf. Sie besitzen Modelle mit hohem Leistungsvermögen, dazu wohl den besten Gummi. Mit ihrem „Fahnenwald" im Vorgelände haben sie sicher so viel trainiert und sind damit vertraut, daß es kaum zu Fehleinschätzungen kommt. In das 1. Stechen kamen 16 Wettkämpfer. Alle drei Chinesen erreichten die 6-Minuten-Runde, bei der sie nacheinander die Plätze 4, 5 und 6 belegten. Damit blieben sie ohne Einzelmedaille. Die Mannschaftswertung und auch die Nationenwertung gewannen sie souverän. Das vierte und letzte Stechen ging eindeutig für Robert Withe aus den USA aus. Ob es bei Rozycki aus Polen die Nervosität oder ein Modellfehler war, ist schwer zu sagen. Jedenfalls waren die 175 Sekunden eine relativ schwache Leistung. Er gewann für Polen Silber, das ist viel. Insgesamt war trotz der schwierigen Wetterbedingungen eine sehr hohe fliegerische Sicherheit zu beobachten. Auf diesen Punkt muß sich das Hauptaugenmerk unserer Spitzenklasse in der Klasse F1B richten.





Sonntag, 16. 8. 1987 – Abschluß der WM

Der Vormittag war frei. Wir verstauten Modelle und Zubehör im Bus und unternahmen noch einen kleinen Bummel. Nach dem Mittagessen fuhren wir zum Flugplatz, auf dem wegen seines 50jährigen Bestehens eine große Flugschau stattfand. Motorisierte Drachenflieger, Segelflieger, Oldtimer, Fallschirmspringer, Kunstflugstaffeln zeigten ein vielseitiges Programm. Höhepunkt waren die Darbietungen der berühmten „Patrouille de France", eine Strahljäger-Kunstflugstaffel mit acht Flugzeugen, die uns 20 Minuten lang in Atem hielt. Anschließend erfolgte vor großem Publikum die Siegerehrung der 87er Freiflug-Weltmeisterschaft. Verständlicherweise erfüllte es uns GST-Modellsportler mit Stolz, daß aus unserer kleinen Delegation auch dreimal DDR-Sportler aufgerufen wurden, und wir Urkunden sowie Pokale mit in die Heimat nehmen konnten.

Ein kurzer Aufenthalt in Paris ermöglichte es uns, die berühmte altehrwürdige Kirche Notre Dame zu besichtigen und Souvenirs einzukaufen.

Technische Nachlese

Der größte Teil der DDR-Freiflieger hatte beim Internationalen Wettkampf in Riesa Gelegenheit, sich über die technische Seite der internationalen Spitzenklasse zu informieren. Ein erfolgreiches Land bei der Weltmeisterschaft, China, war in unserer Republik nicht vertreten. Die guten Plazierungen der chinesischen Sportler in Frankreich sind nicht auf technische Besonderheiten, sondern auf intensives Training, gute Teamarbeit und sehr guten Gummi in der Klasse F1B zurückzuführen. In allen drei Freiflugklassen überwiegen Modelle mit für die jeweilige Klasse typischen Abmessungen. Hier lohnt es sich nicht, nach neuen Wegen zu suchen. Eine gute Orientierung bei den Motorklassen sind die sowjetischen Modelle. In der Klasse F1A können wir im eigenen Lande bleiben. Mit Manfred Preuß, Uwe Rusch, Andreas Petrich und wie es scheint, mit Thomas Weimer, haben wir absolute Spitzenkönner. Wem der „Prophet im eigenen Lande nichts gilt", der sollte sich an den F1-Fliegern der ČSSR orientieren. Ganz besonders in der Klasse F1A sind die fliegerische Sicherheit und der taktische Einsatz die Faktoren, die die Qualität eines guten F1A-Fliegers ausmachen.

Unsere erfolgreichsten F1A-Sportler verwenden kleine Höhenleitwerke mit gerader Platte oder dünner symmetrischer Profilierung, vorn und hinten spitz. Während des Kreisschlepps, ist ein Ziehen des Höhenleitwerkes um ein bis zwei Grad unbedingt zu empfehlen. In den Motorklassen sind, bis auf einige extravagante elektronische Lösungen von Thomas Koster/Dänemark, keine umwälzenden Neuerungen zu verzeichnen. In allen Klassen geht das Bestreben der Experten dahin, durch neue Technologien Modelle herzustellen, die hinsichtlich Festigkeit, Steifigkeit und Beständigkeit gegenüber Witterungseinflüssen von höherer Qualität sind. Bei diesbezüglichen Spitzenmodellen sind Tragfläche und Höhenleitwerk aus einem Schaumstoffkern, Kohlefaserholmen und einem Überzug aus Kevlar oder Glasgewebe mit Epoxidharz im Vakuumverfahren hergestellt. In der Klasse F1C bleibt die vollbeplankte Bauweise mit Duralfolienbeschichtung nach wie vor aktuell. Auch die bei uns praktizierte Bauweise in den Klassen F1A und F1B mit einem torsionssteifen Nasenkasten (Duralfolie oder Carbonstreifen diagonal) und Carbonholmen und -endleisten darf man als sehr gute technologische Lösung einstufen. Doch hier geht die Entwicklung schnell voran.

Resümee

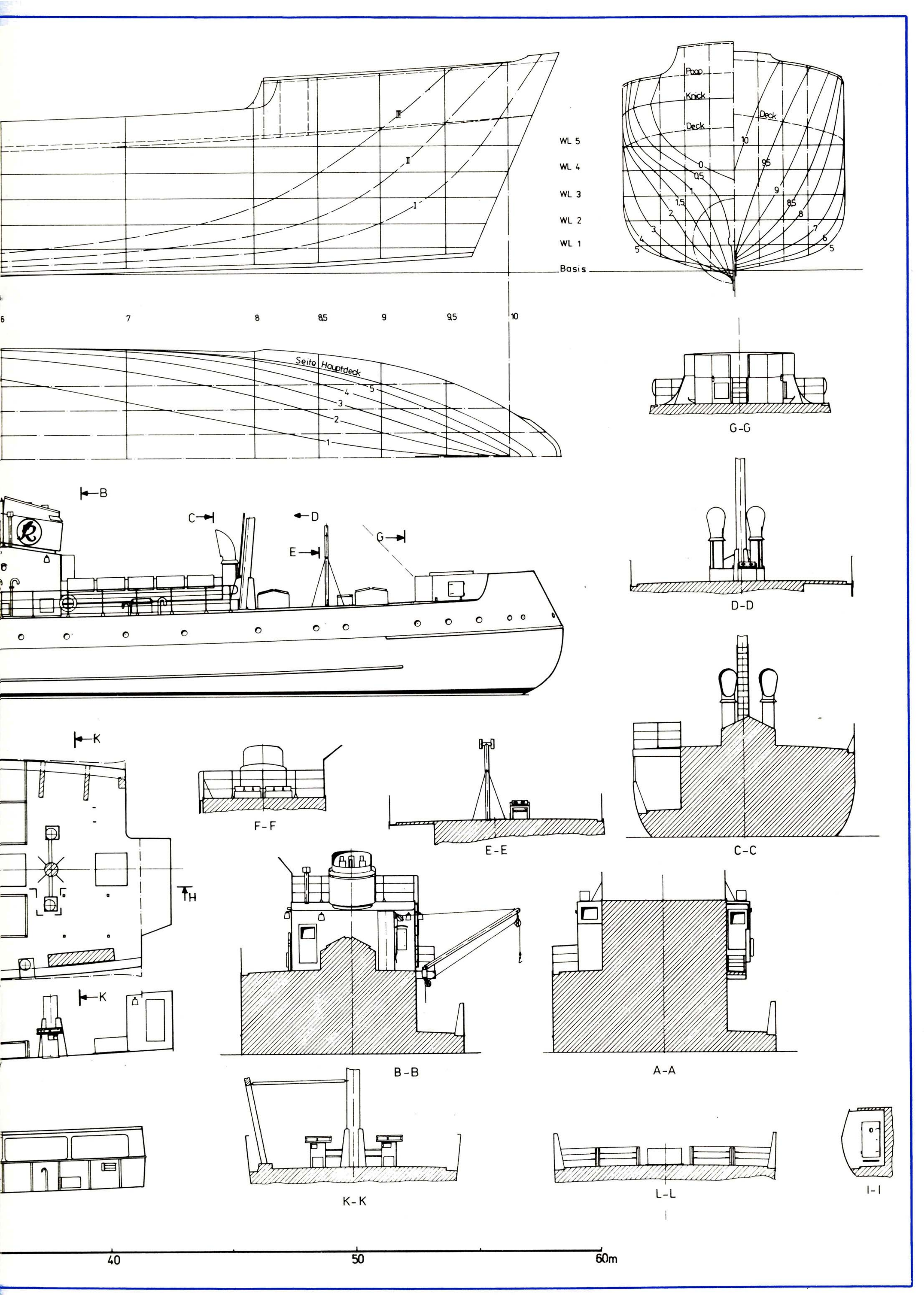
Eine abschließende Wertung der durch unsere Sportler erreichten Ergebnisse soll an Hand eines Medaillenspiegels (Einzel- und Mannschaftswertung) erfolgen.

23 Länder, darunter so starke Vertretungen wie die KDVR, Bulgarien, Ungarn, Dänemark und sogar der Veranstalter Frankreich, blieben ohne Medaillen. Die interne Zielstellung unserer Auswahl, in Europa hinter der UdSSR den Rang zwei zu belegen, glauben wir mit dem Ergebnis dieser Weltmeisterschaft erfüllt zu haben. Einen hervorragenden Anteil an dem Gesamterfolg unserer Modellsportler ist ihrer vorbildlichen Zusammenarbeit zuzuschreiben. Dies gilt sowohl in moralischer Hinsicht als auch für den bedingungslosen Einsatz beim Rückholen der Modelle für die jeweiligen Wettkämpfer. Für die Modellsportler, die bei der Weltmeisterschaft dabei waren, wird der Erfolg Anreiz sein, sich weiterhin um die Stabilisierung und Erhöhung des Leistungsniveaus zu bemühen.

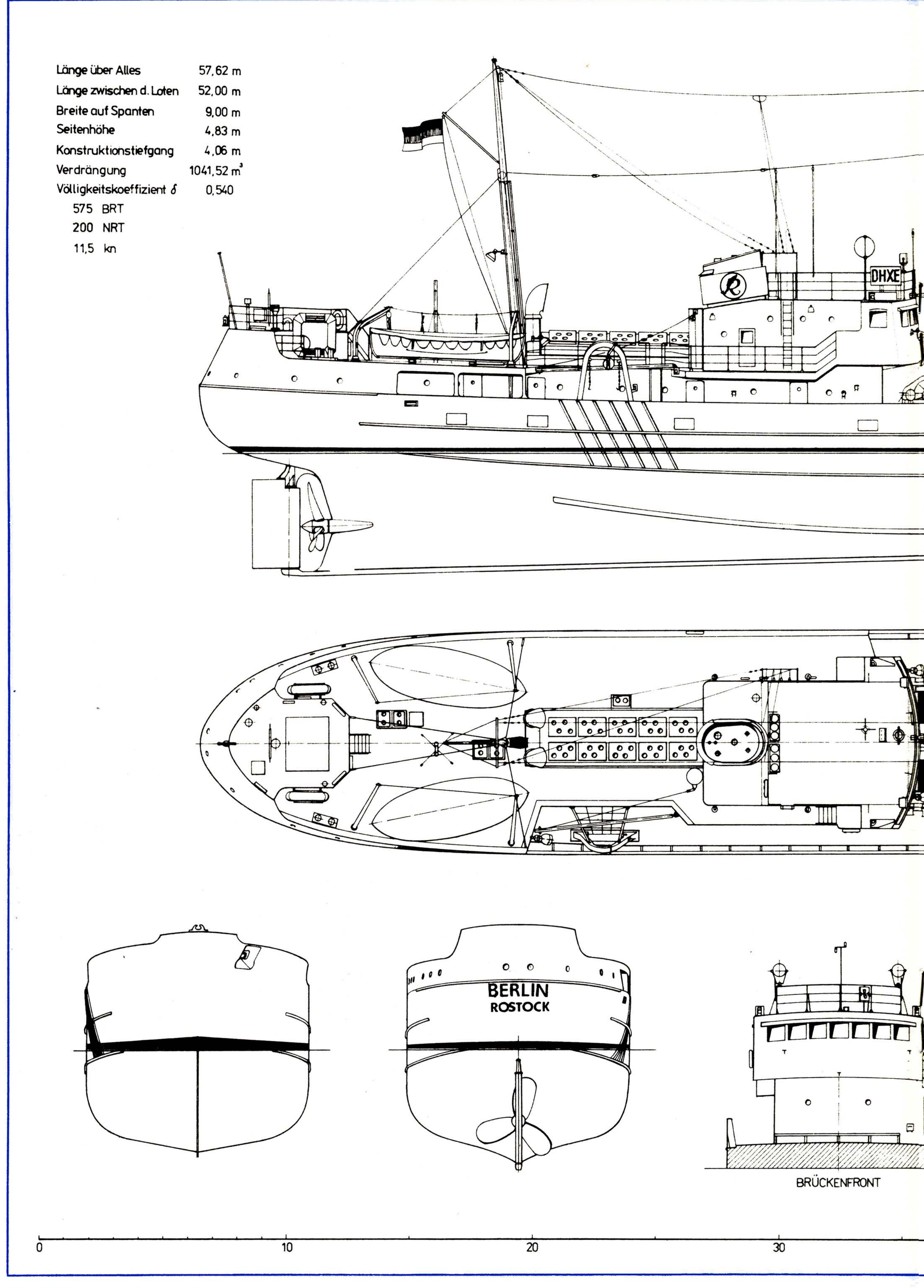
	Gold	Silber	Bronze
1. UdSSR	3	2	–
2. China	1	1	1
3. DDR (F1A/C)	–	1	2
4. USA	1	–	–
5. Italien	1	–	–
6. ČSSR (F1A/C)	–	1	–
7. Polen	–	1	–
8. BRD	–	–	1
9. Jugoslawien	–	–	1
10. Schweiz	–	–	1
Gesamt	6	6	6



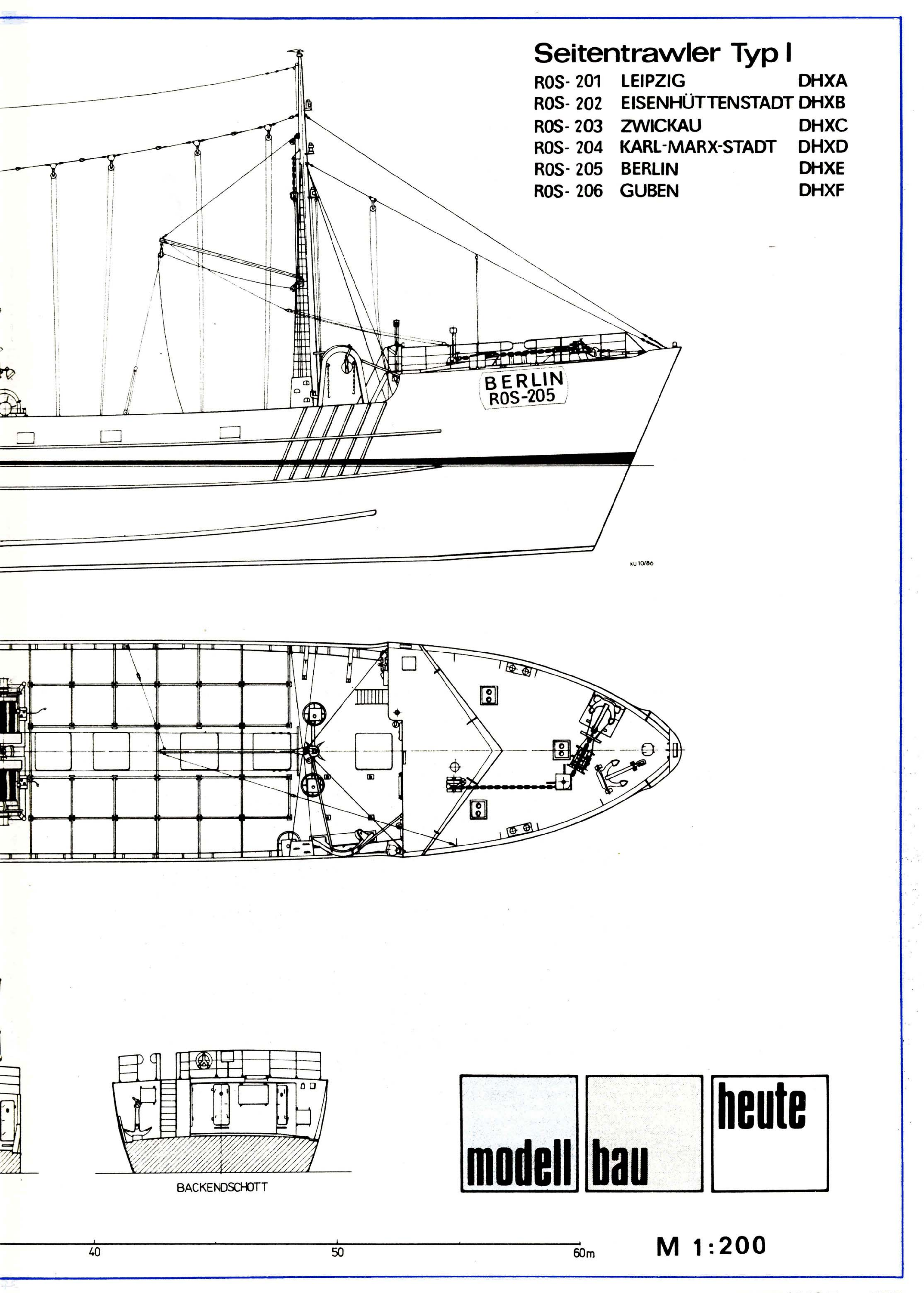
FOTOS: KERBER, LÖFFLER

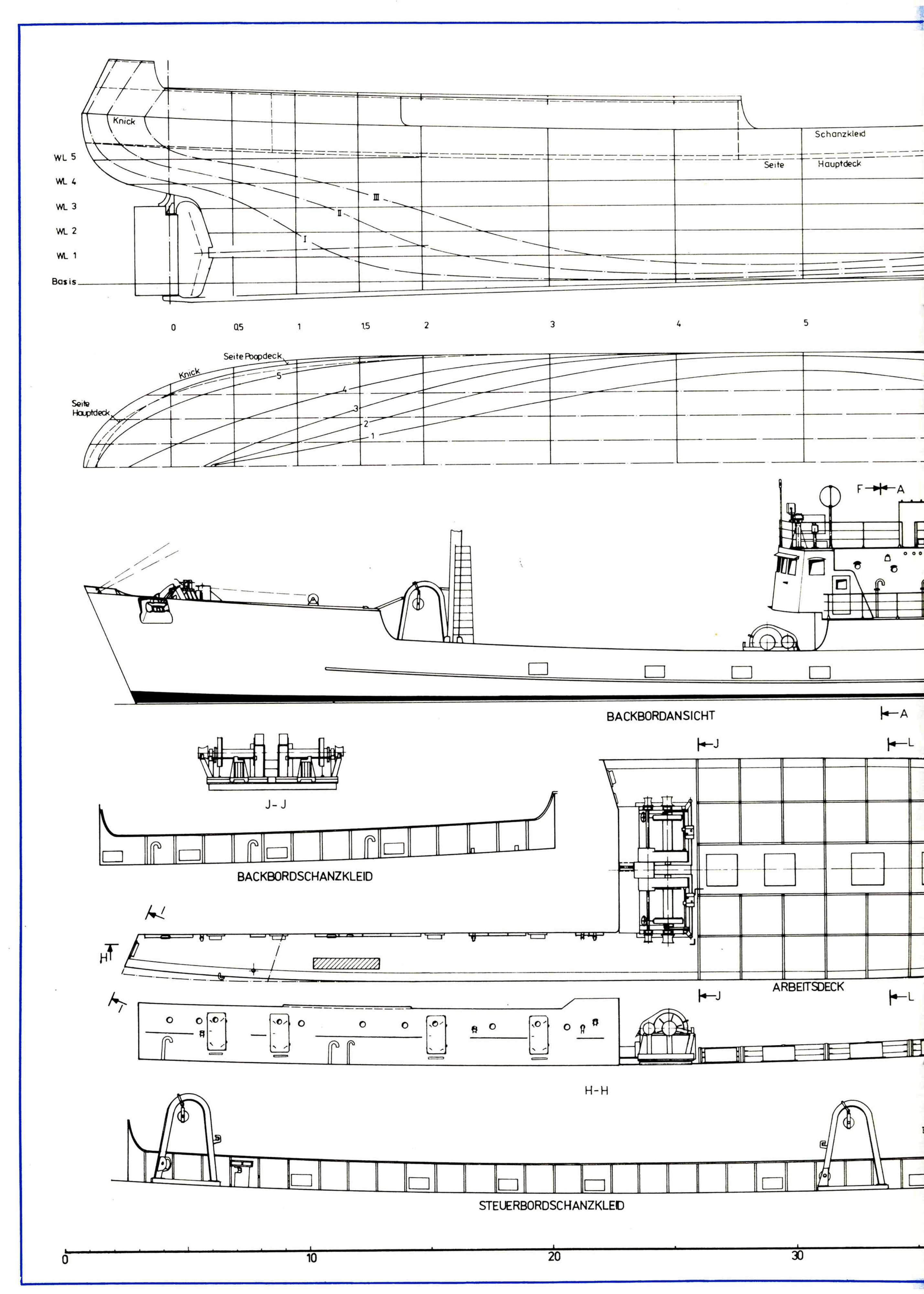


Poop
Knick
Deck
Deck
WL 5
WL 4
WL 3
WL 2
WL 1
Basis
6
7
8
8,5
9
9,5
10
Seite Hauptdeck
G-G
D-D
C-C
E-E
F-F
B-B
A-A
K-K
L-L
I-I
40
50
60m



Länge über Alles 57,62 m
Länge zwischen d. Loten 52,00 m
Breite auf Spanten 9,00 m
Seitenhöhe 4,83 m
Konstruktionstiefgang 4,06 m
Verdrängung 1041,52 m³
Völligkeitskoeffizient δ 0,540
575 BRT
200 NRT
11,5 kn
DHXE
BERLIN
ROSTOCK
BRÜCKENFRONT
0
10
20
30


Seitentrawler Typ I
ROS-201 LEIPZIG DHXA
ROS-202 EISENHÜTTENSTADT DHXB
ROS-203 ZWICKAU DHXC
ROS-204 KARL-MARX-STADT DHXD
ROS-205 BERLIN DHXE
ROS-206 GUBEN DHXF
BERLIN
ROS-205
KU 10/86
BACKENDSCHOTT
40
50
60m
modell
bau
heute
M 1:200


Knick
Schanzkleid
WL 5
WL 4
WL 3
WL 2
WL 1
Basis
Seite
Hauptdeck
III
II
I
0
0,5
1
1,5
2
3
4
5
Seite Poopdeck
Knick
Seite Hauptdeck
5
4
3
2
1
F
A
BACKBORDANSICHT
A
J
L
J - J
BACKBORDSCHANZKLEID
I
H
ARBEITSDECK
I
J
L
H - H
STEUERBORDSCHANZKLEID
0
10
20
30



ROS-205 BERLIN

In unserer diesjährigen Reihe der Schiffe mit dem Namen BERLIN hat der Trawler ROS-205 einen besonderen Platz. Ist es doch das erste Schiff der DDR, das den Namen der Hauptstadt erhielt. Außerdem gehört der Trawler zu den ersten größeren Seeschiffsneubauten des DDR-Schiffbaus, und sein Name ist eng verbunden mit dem Durchbruch unserer Hochseefischerei von den bescheidenen Anfängen zum leistungsfähigen Industriezweig (siehe Beitrag in mbh 12'85).

ROS-205 zählt zu der sechs Einheiten umfassenden Serie „Trawler Typ I", die von 1951 bis 1954 von der Volkswerft Stralsund für das Fischkombinat Rostock gebaut wurde. Mit diesen Schiffen konnte das Fischkombinat seine materiell-technische Basis für die Durchführung der Fischerei auf den bis zu 2000 sm von Rostock entfernten Fangplätzen der Großen Hochseefischerei im Nordostatlantik und im Europäischen Nordmeer entscheidend verbessern.

Die Trawler wurden von der Volkswerft parallel zu der bekannten einmaligen großen Loggerserie nach der eigens für diese Aufgabe entwickelten modernen Schiffbautechnologie gebaut. Die Werft wandte dafür ein Taktverfahren an, bei dem der Schiffskörper aus 9, in Baulehren vorgefertigten vollgeschweißten Volumensektionen montiert, über eine Slipanlage zu Wasser gebracht und am Ausrüstungskai fertiggebaut wurde.

Das Typschiff, ROS-201, wurde nach fünfmonatiger Bauzeit am 1. Juni 1952 in Dienst gestellt. Das 5. Schiff der Serie, die Bau-Nr. 1005 lief am 19. September zur Probefahrt aus und wurde am 3. Oktober 1953 als ROS-205 vom Fischkombinat übernommen. Es hatte einen Wert von 2200000,– Mark. Nach der fischereilichen Ausrüstung trat ROS-205 Anfang November seine erste Fangreise an. Die offizielle Indienststellung unter Leitung von Kapitän Gerd Schulte erfolgte am 1. Dezember 1953.

Kapitän Schulte gehörte zu den wenigen erfahrenen Fischereikapitänen, auf die sich unsere Hochseefischerei in den Anfangsjahren stützen konnte. Unter seiner Führung erreichte die Besatzung sehr bald ein hohes Leistungsniveau. ROS-205 erzielte gute Fangergebnisse und landete seinen Fang mit den niedrigsten Kosten an. Im Juli 1954 schloß die Besatzung einen Patenschaftsvertrag mit dem Magistrat von Berlin ab. Daraufhin erhielt der Trawler am 15. Juli 1954 den Namen BERLIN! Die Paten nahmen regen Anteil an der Arbeit „ihres" Schiffes. In einem Telegramm berichteten Kapitän und Besatzung z. B. über Rügen-Radio von ihrer 12. Fangreise 1954:

„Bei Antritt fehlten uns noch 700 Zentner Fisch. In der Nacht vom 22. zum 23. Oktober gelang es mit einem Tagesfang von 400 Zentnern das Plansoll vorfristig zu überschreiten. Der bisherige Durchschnitt von 3065 Korb pro Reise ermöglichte es uns den unkostenmäßig billigsten Fisch anzulanden und eine hohe wertmäßige Übererfüllung zu erzielen. Wir freuen uns, diesen Erfolg für die Volksernährung errungen zu haben und werden weiterhin alle Kraft daransetzen, im Verlauf der folgenden zwei Reisen bis zur Werftliegezeit im Dezember diesen Erfolg noch beträchtlich auszubauen."

Solche Meldungen über ROS-205 BERLIN waren auch in der Presse häufig zu finden. Sie belegten einerseits den hohen Anteil des Schiffes an dem Bemühen unserer Hochseefischer, die Bevölkerung mit dem begehrten Seefisch zu versorgen, andererseits sind sie Ausdruck dafür, daß die Besatzung bereits innerhalb eines Jahres an den internationalen Leistungsdurchschnitt im Frischfischfang anschließen konnte.

Technischer Höchststand in der Ausrüstung

Das Schiff war den Einsatzbedingungen weitgehend angepaßt und entsprach in seinen wesentlichen Parametern dem in der europäischen Großen Hochseefischerei vorherrschenden technischen Entwicklungsstand. Gegenüber der in anderen Ländern noch dominierenden Kolbendampfmaschine war seine Dieselmotor-Hauptantriebsanlage ein technischer Fortschritt. Damit stand der Trawler Typ I am Beginn einer vom Fischereifahrzeugbau der DDR zielstrebig vorangetriebenen Entwicklung, die zu den leistungsfähigen Antriebsanlagen auch größter Supertrawler, wie dem Fabriktrawler ATLANTIK 488, der heute auf dem Programm der Volkswerft steht, führte.

Der Trawler ROS-205 erhielt einen einfachwirkenden umsteuerbaren 8-Zylinder-Wumag-Dieselmotor aus der Produktion des VEB Görlitzer Maschinenbau. 1957 wurde dieser durch den weiterentwickelten Motor 88SV55U aus Görlitz ersetzt, mit dem Laufzeiten von 20000 Betriebsstunden ohne Wechsel der Kolben, Laufbuchsen und Lager erreicht wurden. Die Motorleistung von 920 PS (677 kW) bei 333 U/min wurde durch ein Untersetzungsgetriebe auf den mit 105 U/min arbeitenden, d. h. mit 3 angeschraubten Flügeln versehenen Propeller mit 3,3 m Durchmesser übertragen.

Für den Antrieb der Netzwinde sorgte ein 300-PS- (220-kW-) Netzwindengenerator. Zur Versorgung des 220-V-Gleichstrom-Bordnetzes dienten zwei 40-kW-Dieselaggregate. Die Treib- und Schmierölbunker faßten Betriebsstoffe für 26 Tage ununterbrochener Fahrtzeit.

Der Trawler erhielt die Schiffsklasse DSRK KM Eis 4 Fangschiff. Er war als Einschraubenschiff aus Schiffbaustahl mit durchlaufendem Hauptdeck, kurzer Back und Poopdeck gebaut. Der Decksaufbau erstreckte sich, gleichsam als Verlängerung der Poop, an der Bb-Seite bis an die Bordwand, wodurch Raum für die Unterbringung der Besatzung gewonnen wurde.

Ein Erkennungsmerkmal des Schiffes war der auf dem Poopdeck angeordnete und in die Bordwand einbezogene Rudermaschinenraum, auf dem der Reservesteuerstand seinen Platz hatte. Dieser turmartige Heckaufbau verlieh dem Trawler Typ I eine unverkennbare Silhouette.

Wie bei Fischereischiffen bis dahin üblich, hatte der Trawler kein Ankerspill. Der Anker wurde mit Hilfe der Netzwinde gehievt. Die Ankereinrichtung des Trawler Typ I war allerdings etwas ungewöhnlich und wurde bei späteren Bauten nicht wieder so ausgeführt. Der Anker ruhte teilweise in einer großen Tasche in der Bb-Seite der Back. Sein Schaft lag auf einem sich anschließenden Schweinsrücken. Durch einen Kettenkneifer auf hohem Fundament und um eine in einem großen Bock gelagerte Umlenkrolle wurde der Ankerkettenvorläufer über den Wellenbrecher zu einer gebremsten Kettennuß und von dort in den Kettenkasten geführt. In der Praxis hing die Kette immer über der Hinterkante des Backdecks. Beim Ankern wurde an das Kettenende die Stb-Kurrleine angeschäkelt und dann der Anker mit der Netzwinde gefiert.

Die Fischereiausrüstung der BERLIN entsprach dem internationalen Standard. Sie umfaßte eine Netzwinde mit zwei Trommeln für die beiden Kurrleinen und 4 Spillköpfen, 2 Netzgalgen an Stb, Königs- und Umlenkrollen für Kurrleinen, Knüppeltaue und Haktau, Steert- und Rollerbaum sowie Gien- und Bobbytalje am Fockmast. Auf dem Arbeitsdeck waren zur Aufnahme des Fanges Sortier- und Waschfächer angeordnet. Sie umgaben die fünf kleinen, mit Blechklappen abzudeckenden Luken der beiden Fischräume. Über jeder Luke war an dem vom Fockmast zum Besanmast reichenden Knickstag bzw. am Vorstag ein Löschrad aufgehängt.

Harte Arbeit an Bord

Das Schiff konnte in den beiden isolierten Fischräumen eine Fangmenge von etwa 4500 bis 4800 Korb (225 bis 240 t) Frischfisch anlanden. Der mit dem Grundschleppnetz gefangene Fisch wurde an Deck sortiert, gewaschen und geschlachtet. Danach kam er durch eine der Luken in den Fischraum und wurde dort in Hocken auf und zwischen Eis gelagert. Diese Eislagerung vermochte den Fisch etwa 15 Tage nach dem Fang frisch zu halten. Das Schiff nahm dafür 140 bis 180 t an Land in einer Eisfabrik des Kombinates erzeugtes, gemahlenes Stückeneis im vorderen Fischraum mit auf die Reise.

Die auf maximal 15 Tage begrenzte Haltbarkeit des wertvollen „Frischfisch-Fanges" schuf Bedingungen für den Fischereibetrieb, die den höchsten Einsatz der Besatzung erforderten. Diese Frist war eine alles beherrschende Größe. Sie bestimmte die Dauer der Fangreisen zu den etwa fünf bis sechs Fahrttage von Rostock-Marienehe entfernten Fangplätzen im Nordmeer. Wenn spätestens 15 Tage nach dem Fangen des ersten Fisches die Ladung gelöscht sein mußte und für die Heimreise (mit 2 Tagen Reserve für Sturm) 7 bis 8 Tage abgingen, verblieben für den Fangbetrieb auch nur etwa 7 bis 8 Tage. Diese Zeit mußte maximal genutzt werden. Es folgte Hol auf Hol, auch bei Schlechtwetter. Die Fischerei wurde noch bis zu Windstärken um 7 bis 8 Bft. fortgesetzt. Dabei war das schwere Fanggerät mit viel körperlichem Einsatz auszusetzen und einzuholen. Besonders das Einholen des Netzes war schwer. Es wurde Hand über Hand über das

FORTSETZUNG AUF SEITE 31

C3/C4: Imposantes bei den Miniaturen

Weltwettbewerb 1987 in Rouen (Frankreich)

In der Wertungsgruppe C3 bot sich auch beim 4. Weltwettbewerb der NAVIGA das gewohnte Bild vieler verschiedener Modelldarstellungen. Über den Platzmangel für die Modellaufstellungen wurde schon geschrieben, er war aber in der Gruppe C3 extrem, und leider waren auch unsere Modelle davon betroffen (siehe mbh 8' und 9'87).

Für einen Überblick sollen typische Modellgruppen der C3 genannt werden. Höchste Bauqualität boten einige Rumpfmodelle historischer Segelschiffe im Maßstab 1:48 bis 1:72. Dazu gehörte auch das Modell LE VAISSEAU des Niederländers Gerhard Vooys, das mit 96,66 Punkten die höchste Bewertung des gesamten Wettbewerbs und damit den Ehrenpokal erhielt. Der Belgier Arthur Molle war mit drei Modellen (2× Gold, 1× Silber) in gleicher Art vertreten und beeindruckte durch die hervorragend ausgeführten Schnitzereien. Wenn hinter diesen imposanten Modellen unser GST-Modellbauer Rolf Maurer für das Schnittmodell FRIEDRICH WILHELM ZU PFERDE mit 90 Punkten eine Goldmedaille erhielt, so ist das eine berechtigte Anerkennung seiner Leistung. Zu den Spitzenmodellen gehörten auch zwei Modelle chinesischer Modellbauer, wobei das Schnittmodell eines modernen Fischereischiffes mit einer kaum noch zu übertreffenden Detaillierung der Innenausstattung nur um 0,66 Punkte hinter dem Modell des Niederländers G. Vooys zurücklag. Durch die offene Bordwand einer Schiffsseite waren Einblicke in das beleuchtete Schiffsinnere, die sonst nur bei der Besichtigung eines Originalschiffes von innen möglich sind.

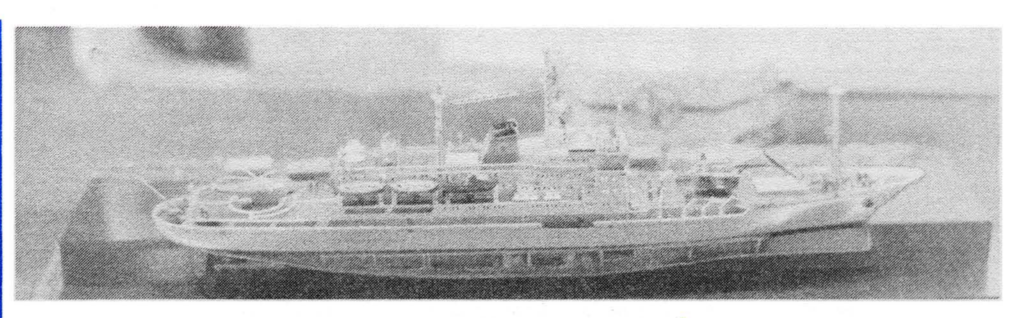
Schnittmodelle, Teilschnitte oder die in der Art der Admiralitätsmodelle gebauten Rümpfe waren in großer Anzahl und hoher Qualität vorhanden, so auch das Modell LA SALAMANDRE (M 1:48, des Franzosen Bernard Fröhlich.

Eine weitere Modellgruppe waren die Entwicklungsreihen, wie z. B. die Torpedoboote von Wolfgang Rehbein aus unserer Republik (M 1:75, 81,66 Punkte). Außerdem waren Entwicklungsreihen „Vom Einbaum zum Containerfrachter" und Typenreihen von Fischerbooten zu sehen, die außer der schiffbaugeschichtlichen Aussage auch besonders attraktiv für die Betrachter sind. In gleicher Weise boten fünf Werftmodelle einen interessanten Einblick in den Schiffbau der Vergangenheit. Zählte man noch die auf Dock liegenden Modelle mit, ergab sich ein erheblicher Anteil an den insgesamt 62 Modellen in der Gruppe C3. Zu den Werftmodellen gehörten drei Bootswerften, die FLUSSSCHIFFSWERFT von Dieter Johanson, DDR, (M 1:100, 85,33 Punkte) und eine Werft mit dem Bau der VICTORY von Binwei Yang, VR China, (M 1:100, 88,33 Punkt).

Die große Anzahl der Einzelmodelle von Ausrüstungsteilen und Bewaffnung der Schiffe hatte mit Ausnahmen bei aller Bauqualität nicht den gleichen Bauumfang wie komplette Modelle, so daß über die Hälfte aller C3-Modelle in den Bereich von Bronzemedaillen oder sogar unter 70 Punkte kam. Es wird eine Präzisierung der Regel und Ordnung der Modellarten in der Gruppe C3 vorbereitet. Die Klasse C4 wurde eindeutig von den chinesischen Modellen bestimmt. Sie erhielten Wertungen zwischen 91 und 96 Punkten für ihre sechs Modelle. Der Modellmaßstab lag zwischen 1:1200 und 1:250. Dazu gehörten in der Gruppe C4 sogar Schnittmodelle und Teilschnitte, wie bei dem Modell NIPPON MARU von Qiang Li, VR China, im Maßstab 1:400! Es waren Schiffsverbände, Innenausstattung und Ladung des Großseglers dargestellt. Leider fehlten die Modelle von so hervorragenden C4-Modellbauern wie Debowsky, Aksak und Zajac aus der VR Polen oder Wünschmann (BRD), so daß der unmittelbare Vergleich fehlte. Unsere Modelle von Rolf Maurer, EXPEDITIONSFLÖSSE (81,0 Punkte) und von Ralph Rehbein, ROTER WIMPEL (75,66 Punkte) erhielten bei dieser Konkurrenz noch achtbare Wertungen. Der größte Teil aller Modelle war im Maßstab 1:250 gebaut, und es wurden die bekannten Schiffe von der SANTA MARIA bis zur CONSTITUTION und sogar bis zum modernen SSS DAR MLODIEZY bevorzugt. Die Problematik in der Gruppe C4 für den Modellbauer und auch für den Schiedsrichter bei der Bauprüfung besteht bei diesen Modellen immer in der Begrenzung der Möglichkeit Einzelheiten darzustellen und sie später auch noch zu erkennen. Die Möglichkeiten des kleinen Baumaßstabes sollten, wie es auch einige Beispiele in Rouen zeigten, zur Darstellung von Typen- und Entwicklungsreihen genutzt werden, die für die Gruppe C3 zu groß würden. Damit wird nach meiner Meinung eine bessere Modell-„Aussage" erreicht als bei der Darstellung von Einzelteilen, die nur noch bei mehrfacher Vergrößerung sichtbar sind und somit den Betrachtern in Ausstellungen verborgen bleiben bzw. nur für die Schiedsrichter bestimmt sind!

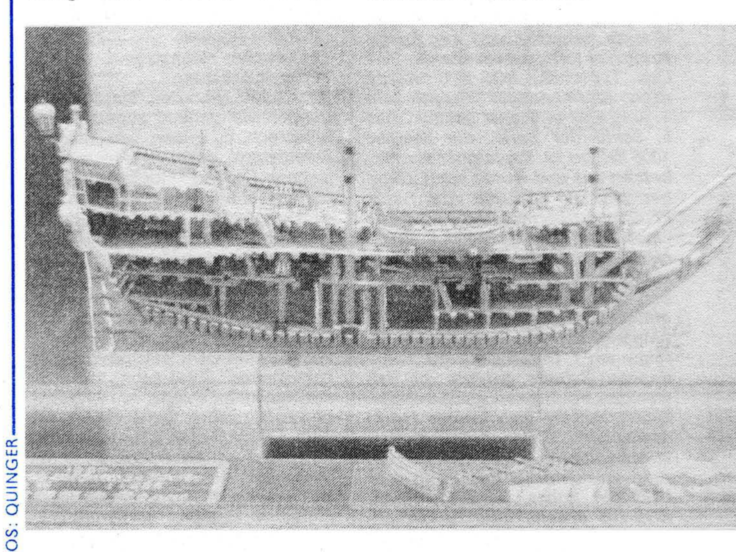
Ich hoffe, mit diesem Bericht und einigen Betrachtungen zum 4. Weltwettbewerb in Rouen unseren Modellbauern und den interessierten Lesern einen Eindruck von diesem bedeutenden Modellsportereignis dieses Jahres vermittelt zu haben. Unsere Hoffnungen und Erwartungen richten sich auf den 5. Weltwettbewerb für C-Modelle 1989 in Berlin.

Wolfgang Quinger



XIANG YANG HONG 10 (M 1:800, 96,00 P.), gebaut von Xu Rong (CHN)

P. S. Der 5. Weltwettbewerb wird voraussichtlich vom 10. bis 28. März 1989 in den Ausstellungsräumen des Fernsehturmes stattfinden.

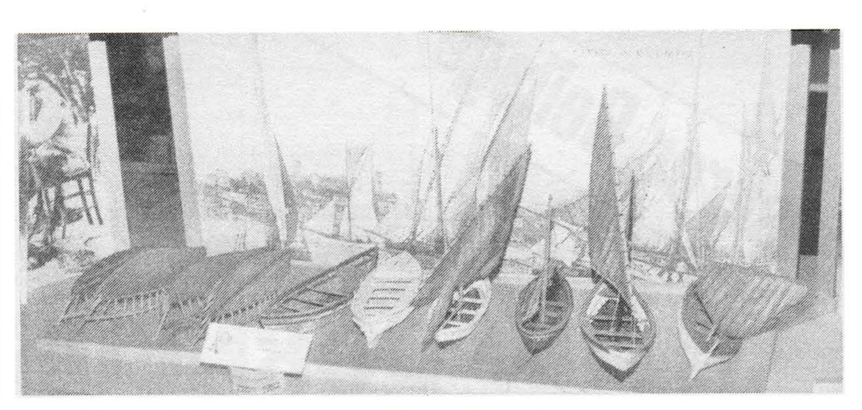


FOTOS: QUINGER

Rumpfschnitt (M 1:250, 93,00 P.), gebaut von Yu Li (CHN)

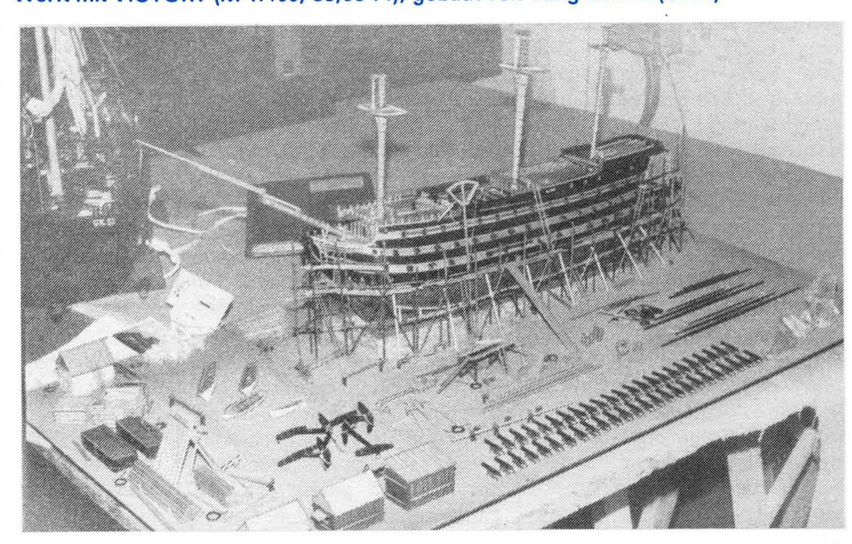


ROYAL SOVEREIGN (M 1:48, 91,00 P.), gebaut von Artur Molle (B)

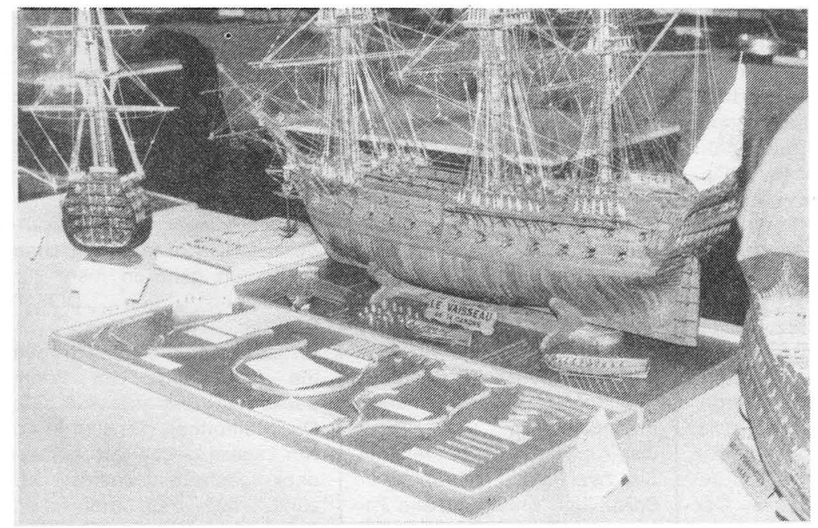


Boote (M 1:20, 74,00 P.), gebaut von Claude Richard (F)

Werft mit VICTORY (M 1:100, 88,33 P.), gebaut von Yang Binwei (CHN) ▼

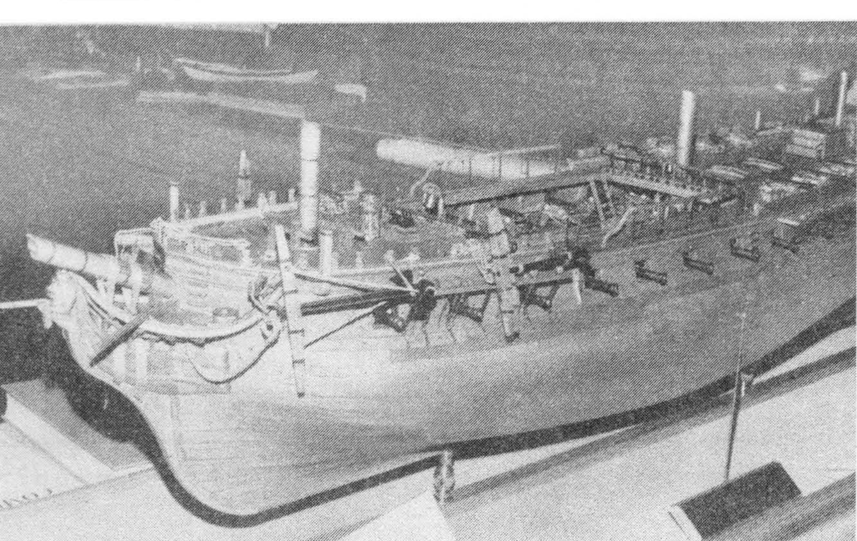


LE VAISSEAU (M 1:72, 96,66 P.), gebaut von Gerard Vooys (NL) ▼





CANNOT IMPERIAL (M 1:12, 73,33 P.), gebaut von André Roudaut (F)



◀ LA BELLE POULE (M 1:36, 88,66 P.), gebaut von Artur Molle (B)

Zu unserer Beilage

Zum Modellplan
DORNBUSCH

Der Modellplan entstand nach Werftunterlagen und zahlreichen Fotos, die im Frühjahr 1981 kurz nach Indienststellung des Schiffes aufgenommen wurden. Der Plan zeigt das Aussehen des Tonnenlegers in dieser Zeit. Inzwischen sind am Schiff sicherlich schon einige Veränderungen getroffen worden (z. B. Entfernen der Gasflaschen am Backfrontschott und innen am Hauptdeck-Schanzkleid).
Der relativ ausführlich gestaltete Modellplan (Blätter 1 und 2 in mbh 10'87) und die dazugehörigen Beiträge „mbh-Schiffsdetails" entstanden in einem relativ langen Zeitraum. Die erste Detail-Zeichnung wurde immerhin schon in unserer Ausgabe 12'82 veröffentlicht (Landungsprahm Typ PS). Modellbauer, die die entsprechenden Ausgaben vom Anfang der 80er Jahre nicht haben, müßten sie sich gegebenenfalls (z. B. in einer Bibliothek) ausleihen und von den Zeichnungen Fotokopien anfertigen. Die jeweiligen Nummern der Hefte sind in der Stückliste (erscheint in mbh 11'87) angegeben.
Die technischen Details des Tonnenlegers weisen einen hohen Schwierigkeitsgrad auf, zumal die Details auf dem Reißbrett im Maßstab 1:25 gezeichnet und zum Druck auf den Maßstab 1:50 verkleinert wurden. Ich empfehle deshalb den Bau des Modells nur für Modellbauer, die schon über einige Erfahrungen beim Bau von vorbildgetreuen Schiffsmodellen verfügen.
Der Tonnenleger DORNBUSCH ist ein sehr schönes Spezialschiff, dessen Modellnachbau sich besonders für die Klasse C2 (z. B. im Maßstab 1:100 oder 1:75) anbietet. In den F2-Klassen müßte man u. U. das relativ kleine Ruder etwas vergrößern. Die Wettkampfbestimmungen erlauben hier eine Vergrößerung der Ruderfläche auf das 1,5fache. Ebenso ist wie beim Original so auch beim Modell durch den Funktionseinsatz des Querstrahlruders eine enorme Verbesserung der Manövrierfähigkeit möglich.
Eine weitere interessante Einsatzmöglichkeit ist auch in der Klasse F6 gegeben. In einem möglichen Maßstab von 1:25 würde das Modell 2,45 m lang. Es würde in diesem Maßstab knapp 80 kp verdrängen. Im Maßstab 1:50 verdrängt das Modell knapp 10 kp.
Bei der Erarbeitung des Modellplans haben sich einige Änderungen der Teile-Stückzahlen ergeben. Maßgeblich sind die Stückzahlen der Stückliste und nicht in jedem Fall die Zahlenangaben in den Detail-Zeichnungen! Die Hinweise zur Farbgebung bei den jeweiligen Detail-Beiträgen sind zusätzlich zu den in den Farbgebungshinweisen am Schluß des Textes gemachten Angaben zu beachten. Der Hauptspant hat einen hohen Völligkeitsgrad (geringe Aufkimmung, geringer Kimmradius und senkrechte Bordwände). Dagegen sind das Vor- und Achterschiff relativ scharf gebaut. Nur etwa im Bereich zwischen den Spanten 3 und 6 hat der Rumpf eine hohe Verdrängung. Dementsprechend ergeben sich für das Vorschiff stark ausfallende V-Spanten und für das Achterschiff ein schön gerundetes Kreuzerheck. Der Vorsteven ist als Eisbrechersteven konstruiert. Der Schiffsboden hat eine breite Kielsohle (siehe Linie Basis im Wasserlinienriß). Die Propellerwellen sind in kräftigen Wellenhosen gelagert. Diese sind gegen den Rumpf durch strömungsgünstig verkleidete Verstrebungen versteift. Der Spant x zeigt den Rumpfschnitt in Höhe der Propellerdrehkreise. Er macht deutlich, daß es einen ausreichenden Zwischenraum zum Rumpf gibt. Der Eissporn am Heck schützt das Ruder bei Rückwärtsfahrt im Eis. Die Rumpfaußenhaut weist im Bereich von Spant 6 bis etwa zum Spant 9,5 einen Knick auf. Dieser Knick ist mit der Seite-Deck identisch und bildet gleichzeitig die OK (Oberkante) der umlaufenden gerundeten Stahlscheuerleiste. In Höhe vom Spant 8,5 endet jeweils diese Scheuerleiste schräg abgetrennt. Die um 45° geneigten Bewegungsprofile an den Rumpfseiten (Spt. 8 bis 5) haben halbrunden Querschnitt.
Die Zeichen oberhalb der Querstahlruder sind ebenso wie die Schriftzüge DORNBUSCH und die Ahmings in üblicher Weise aus Blech ausgeschnitten und auf die Rumpfaußenhaut aufgeschweißt. Alle Decks sind „konstruiert". Das heißt, es gibt ein 2 Meter breites ebenes Mittelstück. Daran schließen sich gleichmäßig zu den Bordseiten hin geneigte (etwa 3,5°) Decksflächen an.
Liegt der Tonnenleger mit dem Heck am Kai, dann wird die Stelling (55) auf dem Achterdeck-Schanzkleid ausgebracht, und man kann das Schiff über die Relingleiter (81) betreten. Liegt dagegen die Breitseite am Kai, dann wird die entsprechende Seitenpforte im Achterdeck-Schanzkleid geöffnet und hier die Stelling angebracht.
Der Tonnenleger hat etatmäßig zwei Landungsprähme an Bord. Sind diese und die Pallungen (75) von Bord genommen, dann ist Decksfläche zum Transport von maximal vier großen Leuchttonnen vorhanden. Zu diesem Zweck müssen die Seezeichenlager (76 und 78) an den bezeichneten Stellen am Deck aufgestellt und die entsprechenden Schraubaugen (77) in die Gewindelöcher im Deck gedreht werden. Sind die Schraubaugen entfernt, dann werden die Gewindelöcher durch Messing-Madenschrauben verschlossen.
Zum Modellnachbau ist eine Beladungsvariante von einem Landungsprahm und zwei Leuchttonnen interessant und möglich! Beim Transport von Tonnen lagern oft auf dem Arbeitsdeck im Raum zwischen der großen Ladeluke (Ll2) und dem Arbeitsspill (Sp2) die dazugehörigen quaderförmigen Beton-Ankerblöcke und die steglosen Ankerketten.
Die Waffenfundamente (39) sind der jeweiligen Decksschräge angepaßt. Die Montageflächen liegen vollkommen waagerecht. An der Bb.-Seite des Backdecks befindet sich eine Wasser-Feuerlösch-Rohrleitung von 100 mm Durchmesser. Bei zahlreichen anderen Fallrohren, Leitungen der Deckwaschanlage und auch Handläufen habe ich die Originaldurchmesser in der Zeichnung ebenfalls angegeben. Die Schlüsse (45) sind zum Öffnen der wenig begangenen Ausstiegluke (A3) notwendig. Am Poopfrontschott ist mittschiffs eine polierte Messingtafel mit Angaben der Bauwerft angeschraubt.
Das Bojenlager (53) bleibt unbesetzt. Die ozeanografischen Meßbojen gehören nicht zur Ausrüstung der DORNBUSCH.
Insgesamt vier Stützen tragen die Achterkante des Poopdecks (vgl. Achterdeck 1:100). Die Mülltonnen (72) sind in ihren Lagern gegen das Achterdeck-Schanzkleid seefest verzurrt. Bei den polnischen Schwesterschiffen ZODIAK und PLANETA ist das Poopdeck achtern bedeutend kürzer gehalten, und man muß deshalb hier schon von einem Bootsdeck sprechen. Bei den etwa 10 sowjetischen Schwesterschiffen sind die Niedergänge Poopdeck-Hauptdeck in Schiffs-Längs-Richtung angeordnet. Sie haben außerdem eine umfangreichere Radarausrüstung (vgl. Bild 1). Auf der Basis des Projektes gibt es in der VR Polen ebenfalls noch das hydrographische Forschungsschiff ARCTOWSKI. Das Schiff hat ein durchgehen-

des Oberdeck, also eine bedeutend größere Seitenhöhe. Achtern sind zwei große Bootsaussetzvorrichtungen für große Meßbeiboote aufgestellt. Die Verwandtschaft mit den Tonnenlegern ist offensichtlich. **Jürgen Eichardt**

Farbgebungshinweise

Hellgrau Schiffskörper über Wasser, Schanzkleider des Rumpfes innen und außen, Reling des Back- und Poopdecks, Back- und Poopfrontschott und Geräte daran, Deckshauswände des Achterdecks (Ansichten C bis G), Radargerät, alle nicht genannten Teile
Schwarz Schornsteinkappe oben und innen, umlaufende Scheuerleiste, Kegel und Ball (Tagsignale), Lichtkästen der Seitenlichter innen, Anker, Poller, Lippklüsen, Ankerketten, Gummischeuerleiste des Meßbeibootes
Weiß Wasserpaß, Deckshaus, Meßbeiboot, Motorrettungsboot, Reling des Zwischen-, Brücken- und Peildecks, Schriftzüge DORNBUSCH und Ahmings am Rumpf, Querstrahlrudersymbole, Buchstaben SHD am Kamin, Buchstaben F an Gk3, Gk4 und Sch, Rettungsflöße, Teil 15
Grün Unterwasserschiff und Teil 83
Dunkelgrün alle Decks und eine 200 mm hohe Kante unten an allen Deckshauswänden und Schottwänden, Sockel an diversen Einzelteilen, die Teile 38, 50, 51, 54, 64, 66, 67, 73 und 75 vollständig, Rohrleitungen der Deckwaschanlage, Bootsklampen des Meßbeibootes
Rot die Teile F1, 44, 46, 47, 57, 58, 61 und 63 vollständig, Kappen von 40 und 65, Teile Gk3 und Gk4
Orange Rettungsringe, Decks, Innenräume und ein Dollbordstreifen von Meßbeiboot und Motorrettungsboot
Gelb Signalmast, Radarmast, Kran und Kamin
Blau Lüfterköpfe, Felder am Kamin
Holzfarben Handläufe der Reling auf Brückendeck, Teil 78
Verchromt Glocke von 41
Messingfarben Verstellpropeller, diverse Schilder, Schiffsglocke am Signalmast, Manometer auf 58, vier Verschlußdeckel am Kopf von 28
Verzinkt Teile 77 und Ketten der Seezeichenzurrung, Mülltonnen, Lichtgitter-Einsätze der Podeste an der Bugankerwinde, Lichtgitter der Arbeitsbühne am Poopdeck Stb. achtern, Gehäuse von 72
Farbgebung der Schornsteinmarke siehe Beitrag Kamin (mbh 2'87).

Modellplan Tonnenleger DORNBUSCH
Stückliste

Teil-Nr.	Benennung	Stck.	Bemerkungen	Blatt
1	Gerätekasten	1		1
2	Lüfteröffnung	17		1
3	Lüfteröffnung	5		1
4	Lüfteröffnung	3		1
5	Lüfterschacht	2		1
6	Lüfteröffnung	2		1
7	Lüfteröffnung	2		1
8	Deckscheinwerfer	11		1
9	Hupe	5		1
10	Flaggengestell	1		1
11	Gerätespind	1		1
12	Stabantenne	3		1
13	Antennenmast	1		1
14	Stabantenne	3		1
15	Stabantenne	1		1
16	Fensterblende	3		1
17	Deckslampe	32	versch. Halterungen	1
18	Kiste	1		1
19	Spind	1		1
20	Lüfter	1		1
21	Rettungsfloß	3		1
22	Floßlager	3		1
23	Oberlicht	2		1
24	Lüfterschott	2	1× links, 1× rechts	2
25	Lüfterschacht	2		2
26	Schott	2	1× links, 1× rechts	1
27	Lüfteröffnung	1		1
28	Kompaßstand	1		1
29	Peilrahmenantenne	1		1
30	Fernsehantenne	1		1
31	Scheinwerfer	2	Sockel Bb. spiegelbildlich!	1
32	Isolator	1		1
33	Schott	4	2× links, 2× rechts	1
34	Schott	7	3× links, 4× rechts	1
35	Schott	1		1
36	Schott	3	1× links, 2× rechts	1
37	Schott	2	1× links, 1× rechts	1
38	Anschlußstutzen	11		2
39	Waffenfundament	4	d. Deck anpassen!	2
40	Gasflasche	20		2
41	Einschlagwecker	2		2
42	Spind	1		2
43	Motorlüfter	1		2
44	Nachtrettungslicht	2	nur Brückendeck!	1
45	Schlüssel	2		2
46	Löschanschluß	2		2
47	Blindstutzen	1		2
48	Antennenträger	1		2
49	Antennenträger	1		2
50	Blindstutzen	1		2
51	Gräting	1		2
52	Bügel	2	1× spiegelbildlich!	2
53	Bojenlager	1		2
54	Wassertrichter	30		2
55	Stelling	1		3
56	Anlasser	2	vgl. schiffsdetail Nr. 75	
57	Löschanschluß	1		1
58	Löschanschluß	1		2
59	Gerätekasten	1		2
60	Gerätekasten	1		2
61	Gerätekasten	1		2
62	Gerätekasten	1		2
63	Löschanschluß	1		2
64	Klüse	1		3
65	Zeichen	2	(Bugstrahlruder)	3
66	Ablagefläche	2	f. Grundgewichte 1× spiegelbildlich!	3
67	Klüse	2		3
68	Gasflasche	6		3
69	Peildiopter	2	1× spiegelbildlich!	3
70	Rettungsringhalter	8		3
71	Handsteuerautomat	2		3
72	Mülltonne	4		3
73	Stopperfundament	2	1× spiegelbildlich!	4
74	Ankerkettenstopper	2	1× spiegelbildlich!	4
75	Pallung	max. 4		3
76	Seezeichenlager	max. 2		3
77	Schraubaugen	max. 32		3
78	Seezeichenlager	max. 4		3
79	Flaggstock	1		4
80	Laternenträger	1		4
81	Relingleiter	1		4
82	Verstellpropeller	2		3
83	Echolotsender	1		3
84	Gerätekasten	2		3
	Landungsprahm	max. 2	schiffsdetail Nr. 73	
	Kranunterbau	1	schiffsdetail Nr. 89	
L1a	Lüfter	2		
L1b	Lüfter	1		
L1c	Lüfter	2		
L1d	Lüfter	1	L1a-Hyst	
L1e	Lüfter	1	schiffsdetail Nr. 89	
L1f	Lüfter	2		
L1g	Lüfter	2		
Hyst	Hydrauliksteuerung	1		
	Seezeichenkran	1	schiffsdetail Nr. 87	
	Kranhaken	2	schiffsdetail Nr. 87	
	Kamin	1	schiffsdetail Nr. 90	
Sch	Schlauchbehälter	4	schiffsdetail Nr. 90	
W	Winde	2	schiffsdetail Nr. 90	
L2a	Lüfter	1		
L2b	Lüfter	11		
L2c	Lüfter	1		
L2d	Lüfter	1		
L2e	Lüfter	2		
L2f	Lüfter	1	L2a–L3d schiffsdetail Nr. 90	
L2g	Lüfter	1		
L2h	Lüfter	1		
L3a	Lüfter	2		
L3b	Lüfter	1		
L3c	Lüfter	2		
L3d	Lüfter	1		
	Schwerkraftdavit	1	schiffsdetail Nr. 77	
	Bootswinde	1	schiffsdetail Nr. 77	
	Meßbeiboot	1	schiffsdetail Nr. 80	
ZOWe	Bootskran	1	schiffsdetail Nr. 80	
	Motorrettungsboot	1	schiffsdetail Nr. 85	
	Signalmast	1	schiffsdetail Nr. 91	
	Bugankerwinde	1	schiffsdetail Nr. 75	
Tw1	Trossenwinde	3		
Tw2	Trossenwinde	1	Tw1–Tw6 wird als schiffsdetail veröffentlicht	
Tw3	Trossenwinde	2		
Tw4	Trossenwinde	1		
Tw5	Kabelwinde	1		
Tw6	Trossenwinde	1		
Ll1	Ladeluke	1		
Ll2	Ladeluke	1		
A1	Ausstiegluke	1		
A2	Ausstiegluke	1		
A3	Ausstiegluke	1	Ll1–H2	
E1	Entlüftung	5	schiffsdetail Nr. 92	
E1a	Entlüftung	7		
E2	Entlüftung	10		
F1	Feuerlöschstutzen	3		
H1	Handventil	4		
H2	Handventil	2		
W1	Meßwinde	1		
W2	Meßwinde	1		
Ap	Arbeitspodest	1		
Md1	Motordavit	1		
Md2	Motordavit	1		
Al	Anlasser	1		
Gk1	Gerätekasten	2	W1–Gk6	
Gk2	Gerätekasten	2	wird als schiffsdetail veröffentlicht	
Gk3	Gerätekasten	1		
Gk4	Gerätekasten	5		
Gk5	Gerätekasten	1		
Gk6	Gerätekasten	1		
Bp	Bedienpult	4		
Lr1	Lüfterrohr	2	BP-Lr4	
Lr2	Lüfterrohr	1	wird als schiffsdetail veröffentlicht	
Lr3	Lüfterrohr	2		
Lr4	Lüfterrohr	5		
	Radarmast	1	schiffsdetail Nr. 94	
Hu	Hupe	1		
Lü	Lüfterschacht	1		
Ra	Radarantenne	1	Hu–R3	
Lsp	Lautsprecher	1	wird als schiffsdetail veröffentlicht	
R1	Rohrstutzen	1		
R2	Rohrstutzen	1		
R3	Rohrstutzen	1		
Sp1	Verholspill	1		
Sp2	Arbeitsspill	1		
Kr	Königsrolle	2		
Fk1	Fenderkorb	2		
Fk2	Fenderkorb	4	Sp1–An	
Kf	Korkfender	6	wird als schiffsdetail veröffentlicht	
Kp	Kreuzpoller	2		
Skl1	Seitenklüse	2		
Skl2	Seitenklüse	4		
Lkl	Lippklüse	6		
Anb	Ankerboje	1		
Dp1	Doppelpoller	2		
Dp2	Doppelpoller	6		
Rr	Rettungsring	8		
Bkl	Belegklampe	12		
Rkl	Rollenklüse	1		
An	Anker	2		
	Marine-MG	(4)	schiffsdetail Nr. 86	
	Leuchttonne	max. 4	schiffsdetail Nr. 63	

Anmerkungen
Die angegebenen mbh-Schiffsdetails erscheinen in den Ausgaben: 63 (6'81), 73 (12'82), 75 (4'83), 77 (1'84), 80 (4'84), 85 (10'85), 86 (2'86), 87 (6'86), 89 (8'86), 90 (2'87), 91 (5'87), 92 (7'87), 94 (2'88).

Berufsunteroffizier der NVA





Die Nationale Volksarmee bietet Jugendlichen,
die bereit sind, für den militärischen Schutz des Friedens und
unseres sozialistischen Vaterlandes
Soldaten zu führen und moderne Technik zu meistern,
interessante und vielfältige
Entwicklungsmöglichkeiten als Berufsunteroffizier mit
MEISTERQUALIFIKATION.

Voraussetzungen:
- 10. Klasse der POS
- Facharbeiterabschluß
- guter Gesundheitszustand
- vormilitärische Laufbahnausbildung in der GST
- Führerschein Fahrzeugklasse C

Förderung und Perspektive:
- Hilfe bei der Berufswahl
- Ausbildung in über 30 Fachrichtungen mit einer Qualifikation als Meister der sozialistischen Industrie
- kontinuierliche Beförderung
- stetig steigender Verdienst
- Wohnung am Dienstort
- Förderung und Unterstützung nach Ausscheiden aus dem aktiven Wehrdienst

Ein Beruf in der Nationalen Volksarmee –
eine Chance auch für dich!
Frage deinen Klassenleiter,
informiere dich im Berufsberatungszentrum!
Schriftliche Bewerbung bis 31. 3. in der 9. Klasse.

Lackieren mit der Spritzpistole

Größte Erfolge bei der Farbgestaltung von Plastmodellen kann man durch den Farbauftrag mit der Spritzpistole erreichen. Auch haben Spritzpistolen den Vorteil, uns von Importmodellfarben unabhängiger zu machen, zumal durch Mischen alle Farbtöne herstellbar sind. Einige Modellbauer haben das bereits mit Medaillenplätzen auf Wettbewerben bewiesen. Im Handel gibt es momentan zwei geeignete Typen: Aerograf (UdSSR) und DS-4 (ČSSR). Bei beiden Typen handelt es sich um Modelle, wie sie von Dekorateuren und Grafikern benutzt werden.

Wir haben uns die DS-4 einmal näher betrachtet. Man sollte vor dem Kauf aber genauestens abwägen, ob diese Spritzpistole wirtschaftlich einsetzbar ist, denn der Anschaffungspreis ist mit 450,– M nicht gerade gering. Daher lohnt sich ihr Einsatz in der Regel nur für Sektionen und Arbeitsgemeinschaften. Zu beziehen ist sie mit Wirtschaftsvertrag vom VEB Maschinenbauhandel Leipzig. Für den Betrieb von Spritzpistolen ist auch eine Druckluftquelle erforderlich. Es kann zwischen Kompressor und Druckluftflasche gewählt werden. Der Arbeitsdruck liegt, in Abhängigkeit von der verwendeten Farbe, zwischen 0,05 und 0,4 MPa. Die DS-4 arbeitet, im Gegensatz zum sowjetischen Modell Aerograf, ohne ständigen Luftdurchsatz, d. h. Farbe und Druckluft werden erst bei Betätigung des Hebels freigegeben. Aus diesem Grund ist die Verwendung einer Druckluftflasche möglich, die man ggf. entleihen kann. Allerdings benötigt man einen Druckminderer, der jedoch nur über den Großhandel für Medizintechnik zu bekommen ist. Vor Beginn der ersten Probearbeiten muß die DS-4 gründlich entfettet werden. Dabei muß man sich gleichzeitig mit Demontage und Montage vertraut machen. Sämtliche Dichtungen haben wir vorausschauend durch Lederdichtungen ersetzt, die man am besten mit einem Locheisen herstellen kann. Es empfiehlt sich, gleich mehrere anzufertigen, da Verdünnung und Farbe das Leder schnell hart werden lassen. Der Einsatz von Dichtungen aus Weichplasten, Gummi und Kautasit wurde noch nicht probiert. Nach jedem Spritzen ist die Spritzpistole gründlichst zu reinigen.

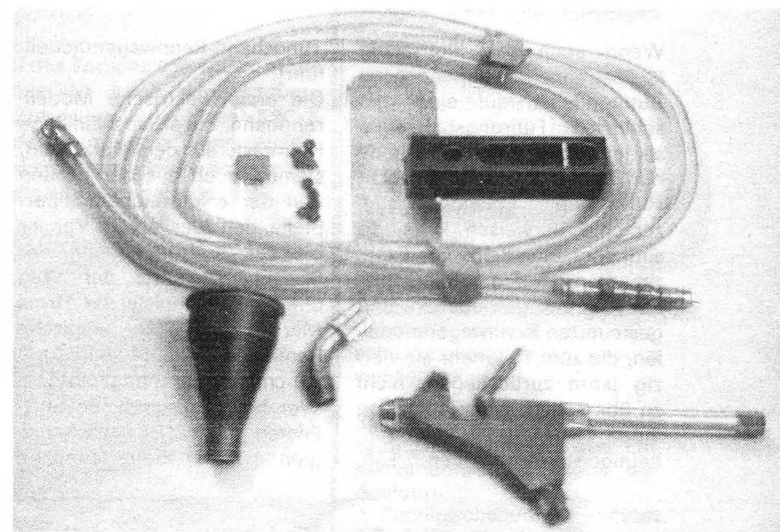
Beim Spritzen von Modellen hat sich gezeigt, daß die Verwendung des großen Farbtopfes unzweckmäßig ist, weil durch ihn die Sicht beeinträchtigt wird. Auch die Verwendung des Krümmungsrohres, das übrigens nicht dicht anzuschließen war, konnte hier keine Abhilfe schaffen. Wir schlagen daher eine andere Art der Farbzuführung vor: Die Farbe wird mit einer Pipette direkt in die Öffnung geträufelt. In der Regel reichen mehrere Tropfen für einen Arbeitsgang aus. Danach ist die Düse zu reinigen, neue Farbe einzuträufeln und man kann sein Modell weiterspritzen. Der Druckanschluß der Spritzpistole ist gefühlvoll anzuschrauben, da zu festes Anziehen die Überwurfmutter beschädigt.

Auch diese Spritzpistole stellt an die Viskosität der Farben bestimmte Anforderungen. Nicht alle sind gut geeignet, wie z. B. Tinte und andere wasserähnliche Farben. Dagegen haben Alkydharz- und Nitrofarben sowie Silicinfarben und Alusil gute Voraussetzungen.

Die Beschaffung von Nachrüst- oder Ersatzteilen ist schwierig. Wer zwei verschiedene Düsensätze braucht, muß zwei Spritzpistolen erwerben. Noch nicht geklärt ist die Ersatzteilbeschaffung in der ČSSR selbst. Günstiger wäre hier der Vertrieb komplett mit Austauschdüsen ähnlich dem der Aerograf.

Zusammenfassend kann man sagen, daß trotz einiger Mängel ein Gerät auf dem Markt ist, mit dem bei zweckmäßigem Einsatz gute Erfolge erreicht werden können.

Thorwirth/Otto



Was ist WAS?

Immer wieder erreichen die Redaktion Briefe mit Fragen zur Identifizierung von Modellen aus der sowjetischen Produktion (NOVO), aber auch Fragen zu Modellen aus der Produktion der VR Polen sowie der ČSSR. Das hat uns veranlaßt, die bekannten Modelle von Flugzeugen der Maßstäbe 1:100 bis 1:48/1:40 aller Hersteller von Plastbausätzen der sozialistischen Länder aufzulisten; einbegriffen sind Vacu-Bausätze sowie Modelle, die bis Ende des Jahres noch in die Produktion gehen sollen.

VR Polen
(1:72)
Il-2/Il-2m3, Jak1/Jak 1M, LWS-Czapla, (RWD-14), MiG-15, PZL-P-11c, P-23A, P-37Los A/B, RWD-5/5bis, S.R.53, Sikorsky S-55, TS-11 Iskra,
in Vorbereitung: RWD-8, 1:72
Vacus
(1:72)
Bell-P-39, Jak-15, Jak-17, Jak-11, N.A.-P51 B/C, PZL-130 Orlik,

Ungarische VR
Vacus
(1:72)
Bü-131, Rc-2000-I, Rc-2000-II,

ČSSR
(Aufstellung nach Erscheinungsnummern)
Firma KP:
(1:72)
1. L-29 Delphin, 2. Avia B-534, 3. Avia B-33 (Il-10), 4. MiG-19S, 5. Letov S-328, 6. La-7, 7. MiG-17PF, 8. Avia B-35, *. Po-2, 9. Aero C-3A, 10. Avia S-199, 11. Avia CS-199, 12. MiG-15, 13. MiG-15UTI, 14. Avia C-2, 15. Aero L.39 Albatros, 16. Letov S.16, 17. Avia B-21, 18. Jak-23, 19. MiG-21MF, 20. Supermarine Spitfire L.F.M.k. IXe, 21. MB-200, 22. Avia BH-3, 23. Letov S-231
in Vorbereitung: La-5FN (1:72), Su-7BKL (1:72)
Firma SMER:
(1:50)
101. D.H.2,
102. S.E.5A,
103. Fokker D VII,
104. Fokker Dr. I,
105. Sopwith Camel,
106. S.V.A. 5,
107. Awo 504 K,
108. Fiat C.R.32,
109. Bristol Buldog, 110. Nieuport 11,
111. D.H.82,
112. M.C.72,
113. Fokker S.11,
114. Supermarine Walrus,
115. Albatros D.III, (1:50)
118. Fiat G55, (1:50)
119. Mc 200, (1:50)
120. SM-79, (1:50)
121. Re-2000, (1:50)
122. Piper Cup L-4, (1:48)
123. Spad VII, (1:40)
124. Fiat C.R.42, (1:40)
151. D.500/501, (1:72)
152. D.510, (1:72)
153. K-65 CAP, (1:72)
154. I-153, (1:72)
155. F4U-1, (1:72)
156. CS-92, (1:72)
in Vorbereitung: D.520, Ms.406, Bloch 152, Jak-3
Vacus
Jak-15, (1:72)
Jak-17, (1:72)

DDR
Aero-45, (1:40)
An-2, (1:100)
An-12, (1:100)
An-24, (1:100)
Baade 152, (1:85, 1:100, nicht mehr in der Produktion)
Be-6, (1:72)
Boeing 727-100, (1:100)
Dessault Mercure, (1:100)
D.H.106 Comet, (1:100)
Douglas D.C.8, (1:100)
H.S.Trident 3B (1:100)
Il-14, (1:85, nicht mehr in der Produktion)
Il-18, (1:100, nicht mehr in der Produktion)
Il-62, (1:100)
Jak-24P, (1:100)
Jak-40, (1:100)
L-60, (1:100)
L-410, (1:100)
MiG-15, (1:50)
MiG-21F, (1:100)
Mil-1, (1:100)
Mil-4, (1:100)
Mil-6, (1:85)
Mil-10K, (1:85)
Saab J-35, (1:100)
Su-7B, (1:72)
Tu-2, (1:72)
Tu-20(95), (1:100)
Tu-104, (1:100, nicht mehr in der Produktion)
Tu-114, (1:100, nicht mehr in der Produktion)
Tu-134, (1:100)
Tu-144, (1:100)
Tu-154, (1:100)
in Vorbereitung: An-14 (1:72)
Vacus
C-108, (1:72)
Z-381, (1:72)

Sowjetunion (eine Auswahl)
DW:
(1:50)
Jak-3, Il2m3, MiG-21MF, Jak-28P, Su-15, An-2, An-10A, An-12, Jak-18P
Alfa:
(1:72)
Su-2, MiG-3, Jak-6, MBR-2 (in Vorbereitung)
Ogonek:
(1:100)
Il-18, Tu-104, Jak-40, Il-62, MiG-15, (1:72), Mi-6, Mi-8, Mi-10
NOVO: (einschließlich Export)
(1:72)
154 Hawker Sea Fury
155 D.520C
156/223 Fokker D.21
157 MS.406
159 N.A. B-25C
161 Fairey Barracuda
162 Blackburn Skua
163 Vickers Vimy
164 Supermarine S-6B
165 Bristol 138
166 Spirit of St. Lois
167 Westland Wallace PV-6
168/226 D.H.88 Comet
169 D.H.60 Gipsy Moth
170 Northrop P-61
171 Hurricane Mk.IIc
174 Gloster E-28/39
176 Tupolew SB-2
186 Lockheed P.38J/L
190 Bristol Blenheim Mk.I/IF
193 Westland Lysander Mk. II/III
194 Supermarine Spitfire Mk. XIV-V1
188 Westland Wyvern S.4
200 Gloster Meteor Mk. IV
204 Hawker Hunter FGA.9
207 A.W. Whitley
209/389 Hawker Typhoon Mk. Ib (Vollsichthaube)
212 Hawker Tempest Mk. V
228 Fairey Gannet
231 Hawker Typhoon Mk. I (mit Einstiegstür)
232/183 Republic P-47D-25
233/237 Spitfire VIII/IXC
239 D.H.103 Hornet
240 Lockheed PV-1 Ventura
241 Martin Maryland
244 TBF Avenger
247 Westland Wessex
256 Westland Lynx
262 M.D. F-4K Phantom II
266 B.A.C. Ligthning F.Mk.6
291 Bristol Beaufigther NF.Mk.I/TF.Mk.X
294 Fairey Firefly Mk.I
295 D.H. 112 Sea Venom F.A.W.21
308 MiG-3
311 Jak-3
312 Anatra D.5
324 Gloster Javeline
328 Hawker Sea Hawk
330 Supermarine Attacker Mk.I
333 Fairey Delta-2
336 Airspeed Oxford T.Mk.I
340 Miles Master Mk. III
341 Percival Proctor Mk. IV
363 H.P. Dart Herald
390 Republic P-47D-10
391 P-40 D/E
394 Supermarine Spitfire Mk. II
400 Mirage III E/O
402 Sepecat Jaguar
415 P-39Q Aircobra
425 Chance Vought F-4U-1D „Corsair"
427 N.A. P-51A Mustang
428 P-40 B/C
431 D.H. 100 Vampire
432 F4-F Wildcat
435 F6-F3 Hellcat

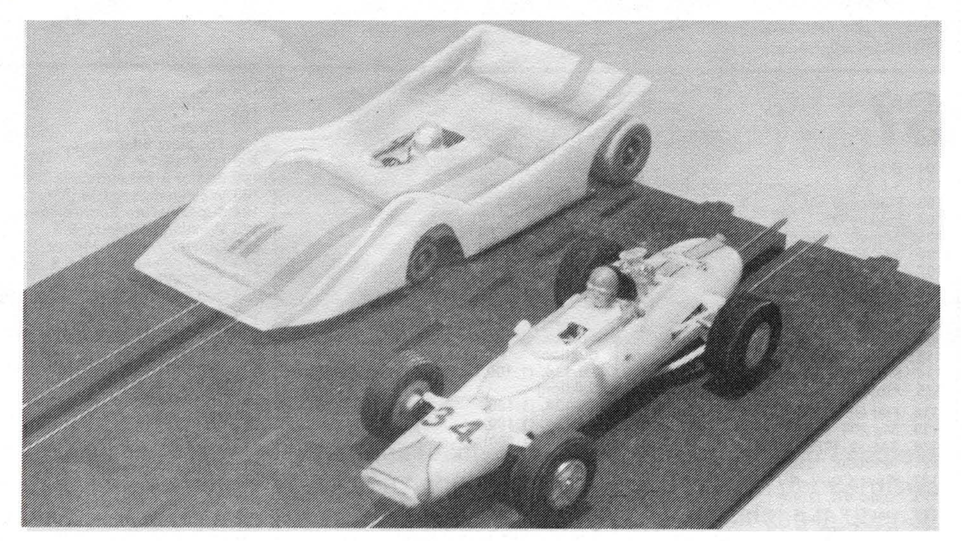
Gespannte Aufmerksamkeit und Konzentration, leise Zurufe, das Schnurren der Elektromotoren und der Geruch von ätherischen Ölen – das ist die unverwechselbare Atmosphäre einer SRC-Automodellsportveranstaltung.
Die Rostocker GST-Modellsportler haben mit dem Bau ihres „Nordlandrings" eine der attraktivsten Führungsbahnen unseres Landes geschaffen, eine Wettkampfstätte, die als Austragungsort im Wettkampfkalender der SRC-Modellpiloten unserer Organisation ganz oben steht.

In unserer Modellrevue zeigen wir SRC-Modelle der Kameraden Klaus Moscha, Ralf Hahn und Dieter Bursche, die in der GST-Grundorganisation am Haus der Jungen Pioniere in Rostock den jüngsten Führungsbahninteressierten der Ostseemetropole das 1 × 1 des Automodellsports beibringen.

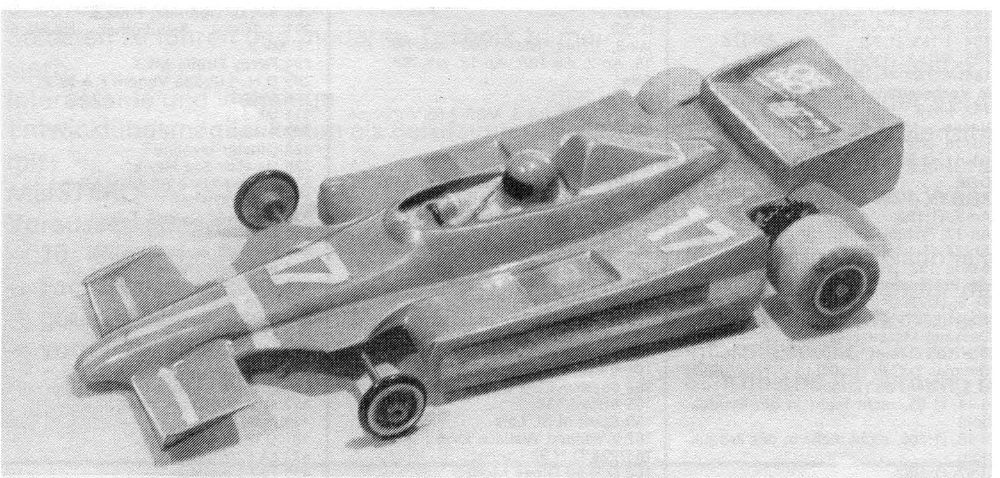
Am Nordlandring dabei

SRC-Revue

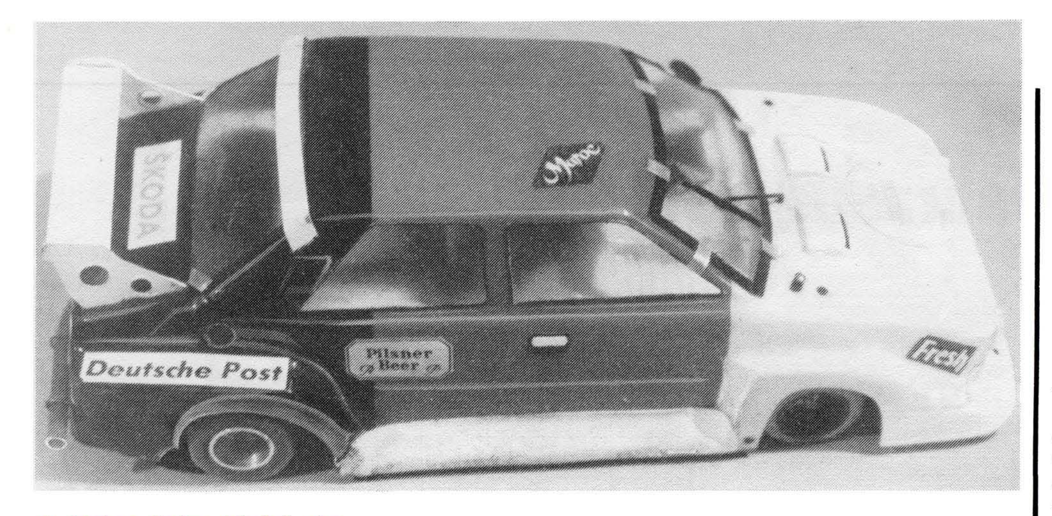
Wenn auch das Slot-racing (Schlitzrennen, d. h. Rennen mit Automodellen auf einer geschlitzten Führungsbahn) in seiner jetzigen Form auf eine nur kurze, dafür aber recht stürmische Entwicklungsgeschichte verweisen kann, so sind doch eine Reihe von Experimenten mit den auf verschiedene Art angetriebenen und gesteuerten Rennwagenmodellen, die zum Teil mehr als vierzig Jahre zurückliegen, nicht zu übersehen, wenn auch von ihnen keine direkte Linie zum heutigen elektrischen Führungsbahn-Rennwagenmodell führt.
Die erste elektrische Modellrennbahn, die als ausbaufähige Heimpiste auf den Markt kam, stammt noch aus der großen Zeit der erfolgreichen Silberpfeile, den 30er Jahren. Von ihr bis zur Prefo-Rennbahn der 60er Jahre führte der Weg über die Blechpiste der Firma Märklin und die englische Rennbahn für Modelle mit 1,3-cm^3-Verbrennungsmotor.
Wer heute gestandenen SRC-Piloten gegenüber nach Analogien zur Prefo-Rennbahn sucht, muß damit rechnen, empört abgewiesen zu werden: Die moderne SRC-Führungsbahn für den internationalen Wettkampfbetrieb hat mit einer Spielzeugrennbahn genauso wenig Ähnlichkeit, wie ein 600er Trabant mit einem Melkus-Wartburg – um mit dem Vergleich im Rennmilieu zu bleiben.
So sind auch die vorgestellten Automodelle Spitzenleistungen profilierter Modellsportler, die seit Jahren eng mit dem SRC-Automodellsport verbunden sind und in einigen Klassen das Leistungsniveau bei DDR-Meisterschaften mitbestimmen. Dabei werden entsprechend den Bauvorschriften und Wettkampfregeln für den Automodellsport in der GST die SRC-Modelle unterteilt in die Klasse A1 (Formelrennwagen), A2 (Tourenwagen oder Sportrennwagen) und B (freie Konstruktionen). Die Zahlen hinter dem Querstrich der Klassenbezeichnung geben den Modellmaßstab an, wobei die Maßstäbe 1:32 und 1:24 international am weitesten verbreitet sind. **dibu**



„Mit dem Prefo-Rennwagen fing alles an", so könnte das Bild 1 unterschrieben sein. Auch heute noch fängt der jugendliche Einsteiger in der Regel mit einem Original-Prefo-Rennwagen (rechts) an. Dieser Modelltyp wird im SRC-Sport in die Klasse D2 (industriell hergestellte Führungsbahnmodelle) eingeordnet. Das linke Modell startet in der Klasse CM/32, die nur von Schülern bis 14 Jahre gefahren wird.

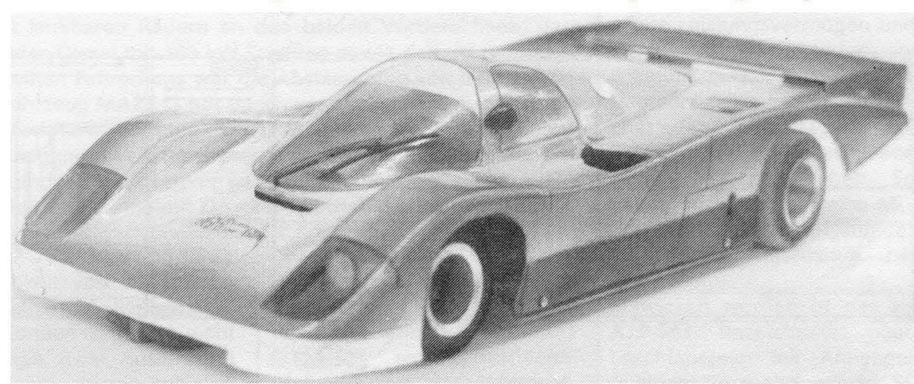


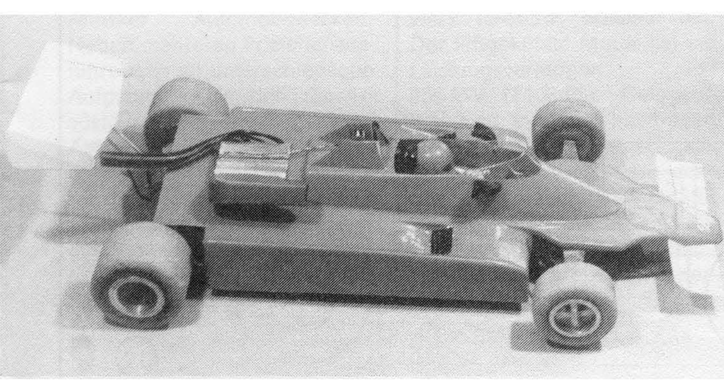
Auch das im Bild 2 gezeigte Modell des bekannten Rennwagens Tyrell 009 wird ausschließlich in der Schülerklasse CM/24 gefahren und darf nur mit dem Original-Prefo-Motor angetrieben werden. Der Einsatz selbsthergestellter Fahrgestelle ist erlaubt. Anderenfalls müssen industriell hergestellte Teile zur Vorfertigung und zum Zusammenbau verwendet werden.



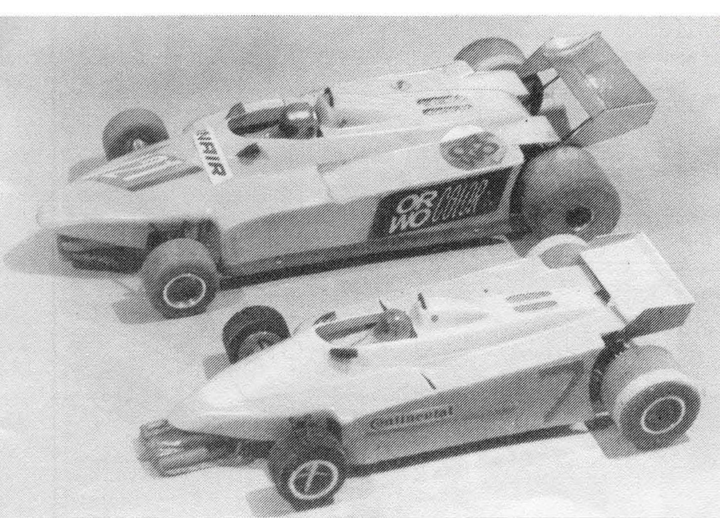
▲ Anders beim Modell der Skoda-Rennversion 105/120/LS im Bild 3: Dieser Tourenwagen vom Typ Dakos ist mit einem frisierten Elektromotor ausgerüstet und startet in der Klasse A2/24 zur großen Begeisterung der Zuschauer.

Auch das im Bild 4 gezeigte Modell des Porsche 956 wurde in die Klasse A2/24 eingeordnet und besticht durch seine saubere Oberflächenverarbeitung. Für die Zulassung in der Klasse SRC-A muß ein Modell mit 80 % Details des vorgelegten Planes ausgestattet sein. Farbliche Andeutung der Details allein werden nicht gewertet. Sie müssen als selbständige Teile angefertigt sein. ▼





◀ Modellnachbildungen von Formel-Rennwagen üben stets einen besonderen Reiz auf die Wettkampfbesucher aus. So auch der im Bild 5 dargestellte Formel-II-Rennwagen vom Typ Maurer MM-8β im Maßstab 1:24. Für dieses Modell in der Klasse SRC-A1 muß vom Wettkämpfer ein Typenplan mit drei Ansichten vorgelegt werden. Die Qualität des Planes muß so sein, daß die Einzelteile deutlich erkennbar sind.



◀ Dasselbe gilt auch für die Modelle des im Bild 6 vorgestellten Rennwagens vom Typ Otella-FA1. Beide Modelle wurden nach einem Plan in unserer Zeitschrift gefertigt, wobei das vordere Modell im Maßstab 1:32 und das hintere im Maßstab 1:24 gebaut wurde.

Tips und Kniffe für den SRC-Anfänger

1. Mit Schleifbürsten aus Kupferflachlitze erreicht man eine bessere Stromübertragung von den Schlitzschienen als mit den herkömmlichen Schleifern aus Bronzeblech. Das bezieht sich sowohl auf die Lebensdauer als auch auf die Gewährleistung eines gleichmäßigen Kontaktdrucks.

2. Reifen für die Hinterräder sollen weich, geschmeidig und griffig sein. Dafür haben sich Moosgummisliks und Reifenüberzüge aus Neopren bewährt. Andere Plastwerkstoffe sind für SRC-Rennen ungeeignet, da die Haftung auf der Fahrbahn zu gering ist. Durch den großen Radschlupf geht wertvolle Motorleistung verloren, die optimal zum Geschwindigkeitsgewinn genutzt werden sollte.

3. SRC-Autos müssen entstört sein! Dazu kommen drei Entstörvarianten am Motor zur Ausführung:
– Parallelschaltung eines 0,5-µF-Kondensators zu den Stromabnehmern,
– Parallelschaltung von zwei 0,5-µF-Kondensatoren zu den Stromabnehmern mit Anschluß des Mittelpunktes an das Motorengehäuse (Masse),
– Parallelschaltung je eines 0,5-µF- und eines 500-µF-Kondensators zu den Stromabnehmern mit in Reihe geschalteten Drosseln (je Drossel 100 µH) zwischen den Kondensatoren.

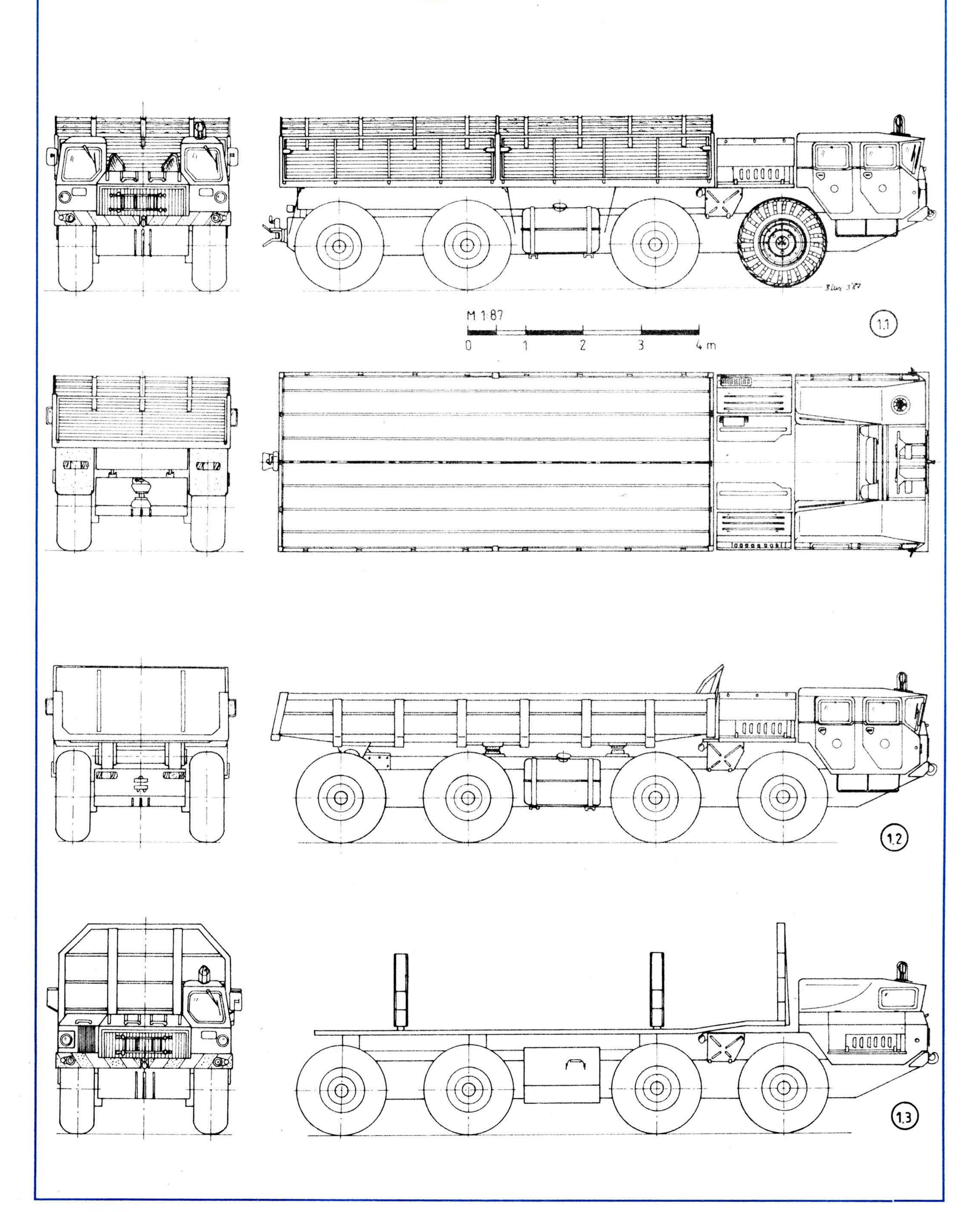
4. Die Befestigung der Karosserie am Fahrgestell erfolgt mit selbstklebenden Plaststreifen. Dafür eignen sich gut Prena-Band- oder Lenkerbandstreifen, die an den beiden Karosserieunterkanten (Schweller) angebracht werden.

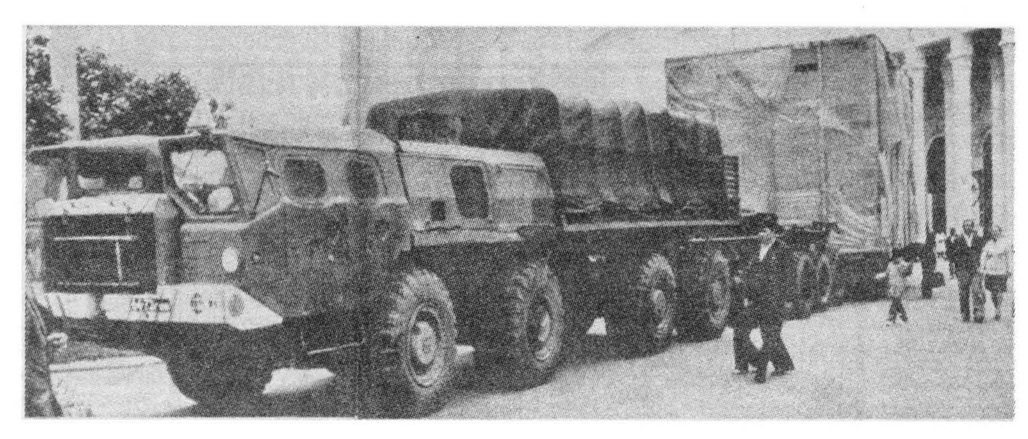
5. Zur Karosseriebemalung eignen sich alle Kunstharz- (Alkydharz o. ä.) und Vinoflexfarben. Nitrofarben sind ungeeignet, da sie den Plastwerkstoff anlösen und bei starker Konzentration sogar zerstören.

6. Das Motorritzel wird auf der Ankerwelle festgelötet. (Achtung! Wärmeableitung vor der Ankerwicklung gewährleisten!) Das Antriebszahnrad und die Hinterradfelgen werden mit Madenschrauben M 3 × 4 auf der Hinterachse festgeklemmt, ohne die Hinterachse anzubohren.

mbh-miniAUTO 11

Schwerlastfahrzeug MAZ 543





Der Minsker Riese

Schwerlastfahrzeuge MAZ 543 in Zivil

Auf der AVTOPROM '77 in Moskau war unter der Bezeichnung „LKW-Lastzug MAZ 7310-8385" eine Zugmaschine mit einem Anhänger für Schwertransporte ausgestellt. Dem riesigen Achtrad-Lkw mit lenkbaren Rädern an den beiden Vorderachsen, dem 12-Zylinder-Diesel mit 386 kW Leistung sowie dem in zwei Kabinen geteilten Fahrerhaus war die Abstammung von dem Militärspezialfahrzeug MAZ 543 nur unschwer anzusehen. Auch alle anderen Merkmale stimmten mit der Militärversion überein: Einzelradaufhängung, Drehstabelemente an den vier vorderen Rädern, seitlich angeordnete Lenker an den vier hinteren, hydraulische Lenkhilfen sowie eine mit Druckluft betriebene Bremsanlage.

Der MAZ 7310-8385 mit einer Tragfähigkeit von 20 Tonnen sowie einer Anhängemasse von 25 Tonnen ist jedoch nicht die einzige zivile Ausführung dieser Fahrzeugserie aus den Minsker Automobilwerken. Neben mehreren Pritschenausführungen für unterschiedliche Aufgaben sowie den Kipperausführungen und kippbaren Anhängern oder mit nichtkippbarer Ladefläche, sind Langrohrtransporter mit ein- oder zweiachsigem Nachläufer (auf der Basis des Sattelschleppers MAZ 537 als PW 481, auf der Basis des MAZ 543 als PW 301 bezeichnet) ebenso entstanden wie ein für BAM-Baustellen vorgesehener schwerer Lkw, der statt des Dieselmotors D 12A-525 ein Gasturbinentriebwerk aus dem Motorenwerk Jaroslawl erhalten hat. Der luftgekühlte Motor hat ein Leistungsvermögen von 809 kW (1 108 PS). Gelegentlich sind in Fernsehbeiträgen aus dem BAM-Gebiet, aus Hochgebirgsabschnitten oder den Eisregionen der UdSSR Lkw-Kolonnen zu sehen, die aus der MAZ-543-Serie bestehen und die große und sperrige Lasten unter schwierigsten Bedingungen an ihren Bestimmungsort befördern.

Die hohe Zuverlässigkeit, das große Leistungsvermögen und die sehr guten Geländeeigenschaften dieses großen Achtradfahrzeuges haben ganz sicher dazu beigetragen, daß Fachleute die Einsatzpalette ständig erweitert haben. So wurde im Jahre 1976 eine Modifikation als geländegängiges Groß-Feuerlöschfahrzeug bekannt (Foto).

Entwickelt worden ist das als ATP-543 bezeichnete neue Löschfahrzeug mit Anhänger in einem Versuchswerk der Sibirischen Abteilung der Akademie der Wissenschaften der UdSSR in Nowosibirsk. Sein Tankvolumen umfaßt 26 Tonnen Löschwasser sowie zwei Tonnen Schaumbildner. Bedient wird die Anlage von vier Personen, die ihre Plätze in den beiden geteilten, mit je zwei Türen versehenen Kabinen haben. Die Zuführung der Löschmittel geschieht über ein 20 m langes Rohrsystem. mbh stellt dieses Fahrzeug in seinem miniAUTO 12 im nächsten Heft vor.

Von zwei Pulten aus, die in dem Fahrerhaus sowie im Anhänger des Löschfahrzeuges installiert sind, kann die Brandbekämpfung gleichzeitig gesteuert werden. Besteht für die Besatzung eine besondere Gefahr, so ist eine Fernsteuerung über eine Entfernung von 50 m möglich. Die Brandzone läßt sich mit Hilfe einer Fernsehkamera überwachen. Alle Meldungen und Informationen zwischen Löschfahrzeug und Feuerwache bzw. Leitstelle werden über UKW-Funk abgesetzt.

So beweisen die Konstrukteure aus Minsk überzeugend die hohe Variationsfähigkeit ihrer Fahrzeuge sowohl im zivilen als auch im militärischen Anwendungsbereich.

W. K.



Ergebnisse des 2. Internationalen Wettkampfes, Riesa 1987

F1A

Platz	Name	Gesamt
1.	Weimer, T. (DDR)	1 260 + 240 + 300
2.	KIM JONG SIK (KDVR)	1 260 + 240 + 296
3.	Popa, C. (SRR)	1 260 + 240 + 273
4.	Aringer, G. (BRD)	1 260 + 240 + 256
5.	Marzak, F. (DDR)	1 260 + 240 + 250
6.	Tschop, V. (UdSSR)	1 260 + 240 + 243
7.	Makarow, S. (UdSSR)	1 260 + 240 + 242
8.	CHOI SUNG GI, (KDVR)	1 260 + 240 + 211
9.	Rusch, U. (DDR)	1 260 + 240 + 201
10.	Breeman, C. (NL)	1 260 + 240 + 181
11.	Hain, S. (DDR)	1 260 + 240 + 177
12.	LI CHOL (KDVR)	1 260 + 240 + 163
13.	Wilkening, F. (BRD)	1 260 + 240 + 160
14.	Stezalski, K. (VRP)	1 260 + 240 + 152
15.	Mracek, J. (ČSSR)	1 260 + 240 + 117
16.	Preuss, M. (DDR)	1 260 + 238
17.	Mroczek, W. (VRP)	1 260 + 234
18.	Kos, K. (ČSSR)	1 260 + 222
19.	Bucazar, J. (SSR)	1 260 + 213
20.	Georgi, F. (DDR)	1 260 + 210

F1A/Mannschaft

Platz	Mannschaft	Namen	Punkte
1.	KDVR	KIM JONG SIK, LI CHOL, CHOI SUNG GI	3 780
2.	ČSSR	Crha, I., Kos, K., Mracek, J.	3 770
3.	UdSSR	Stamow, V., Makarow, S., Tschop, V.	3 755
4.	DDR 1	Preuss, M., Petrich, A., Rusch, U.	3 715
5.	NL / NL / NZ	Somers, J., Breeman, C., Lewis, R.	3 714
6.	VRP	Oporowski, R., Mroczek, W., Stezalski, K.	3 696
7.	SRR	Popa, C., Bucazar, J., Popescu, M.	3 693
8.	DDR 2	Schönfeld, H., Georgi, F., Eggert, B.	3 669
9.	Halle	Buff, M., Marzak, F., Heilmann, S.	3 643
10.	BRD	Aringer, G., Brinker, R., Rumpp, S.	3 612

F1B

Platz	Name	Gesamt
1.	Gulugonow, J. (UdSSR)	1 260 + 240
2.	Kubes, V. (ČSSR)	1 260 + 222
3.	Paff, D. (BRD)	1 260 + 193
3.	Ackery, D. (NZ)	1 260 + 193
5.	Luniewski, K. (VRP)	1 252
6.	CHI YUNG CHOL (KDVR)	1 251
7.	Benthin, R. (DDR)	1 241
8.	Oschatz, B. (DDR)	1 236
9.	Gey, A. (DDR)	1 234
10.	Dr. Klemke, G. (BRD)	1 225
11.	CHANG YONG BOM (KDVR)	1 219
12.	Jäckel, M. (DDR)	1 217
13.	Greimel, V. (A)	1 214
14.	LI JUNG GWAN (KDVR)	1 209
15.	Strauch, B. (DDR)	1 206
15.	Mönninghoff, P. (BRD)	1 206
17.	Andrjukow, A. (UdSSR)	1 204
18.	Mielitz, E. (DDR)	1 198
19.	Rummel, A. (BRD)	1 187
20.	Fritsch, T. (DDR)	1 183

F1B/Mannschaft

Platz	Mannschaft	Namen	Punkte
1.	KDVR	CHANG YONG BOM, CHI YUNG CHOL, LI JUNGGWAN	3 679
2.	BRD 1	Dr. Klemke, G., Paff, D., Rummel, A.	3 672
3.	VRP	Kucharki, H., Luniewski, K., Skibicki, S.	3 605
4.	DDR 2	Benthin, R., Windisch, P., Jäckel, M.	3 604
5.	UdSSR	Andrjukow, A., Gulugonow, J., Stefantschuk, S.	3 583
6.	DDR 1	Gey, A., Strauch, B., Zeuner, O.	3 582
7.	Dresd.	Oschatz, B., Dr. Schulz, D., Schumann, E.	3 448
8.	ČSSR	Krajc, J., Kubes, V., Rado, F.	3 415
9.	Dresd. / Erfurt / Gera	Fritsch, T., Mielitz, E., Bürger, A.	3 406
10.	NZ / A / BRD	Ackery, D., Greimel, V., Helbing, J.	3 235

F1C

Platz	Name	Gesamt
1.	KIM JUNG HI (KDVR)	1 140 + 240 + 270
2.	Strukov, W. (UdSSR)	1 140 + 240 + 267
3.	KIM DONG SIK (KDVR)	1 140 + 240 + 252
4.	Dolozel, J. (ČSSR)	1 140 + 240 + 233
5.	Waechtler, C.-P. (DDR)	1 140 + 240 + 224
6.	Glissmann, U. (DDR)	1 140 + 240 + 223
7.	Zeuner, A. (DDR)	1 140 + 240 + 208
8.	Koester, T. (DK)	1 140 + 240 + 201
9.	Ochmann, J. (VRP)	1 140 + 240 + 197
10.	Schalkowski, J. (BRD)	1 140 + 28
11.	Thomas, M. (DDR)	1 135
12.	Lohr, M. (DDR)	1 115
12.	Fischer, G. (DDR)	1 115
14.	Korban, S. (UdSSR)	1 114
15.	Karlsson, L. (S)	1 110
16.	Rimoczi, F. (SRR)	1 096
17.	Krieg, H. (DDR)	1 093
18.	Stetz, H. (BRD)	1 092
18.	Plachetka, P. (VRP)	1 092
20.	Andoga, R. (ČSSR)	1 062

F1C/Mannschaft

Platz	Mannschaft	Namen	Punkte
1.	DDR 1	Wächtler, C.-P., Thomas, M., Glissmann, U.	3 415
2.	DDR 2	Zeuner, O., Lohr, M., Fischer, G.	3 370
3.	KDVR	KIM DONG SIK, KIM JONG HI, KIM SUNG HAK	3 316
4.	VRP	Ochman, J., Piatek, T., Plachetka, P.	3 196
5.	BRD	Hübler, H., Schalkowski, J., Zeh, R.	3 151
6.	SRR	Popa, C., Popescu, M., Rimoczi, F.	3 141
7.	ČSSR	Andoga, R., Dolozel, J., Durech, L.	3 091
8.	Erfurt / Erfurt / Cottb.	Krieg, H., Antoni, H., Nogga, M.	2 859
9.	S	Aman, L., Andersson, A., Karlsson, L.	2 536
10.	Dresd. / Potsd. / K.-M.-St.	Zimmermann, H., Benthin, L., Tietz, M.	2 521

Länderwertung

1. KDVR, 10775, 2. DDR 1, 10712, 3. DDR 2, 10643, 4. VRP, 10497, 5. BRD, 10435.

3 – 2 – 1 – Start

Wettkämpfe der GST

Rostock. Nun schon zum dritten Mal wurde die Regatta der Modellsegeljachten um den Klaus-Störtebecker-Pokal gesegelt. Ausgeschrieben wird dieser Pokal jährlich im September vom Bezirksvorstand Rostock. Es soll hier an erster Stelle gesagt werden, daß die Organisation und Durchführung ausgezeichnet waren. Es ist natürlich auch ideal, wenn die Unterbringung und die Regattastrecke eine Einheit bilden. Das BAZ Maritim liegt an der Warnow, und vor der Haustür wurde gesegelt.
Die Rostocker Modellsegler hatten sich Gäste von unserer polnischen Bruderorganisation LOK aus Szczecin eingeladen, so daß die Regatta einen kleinen internationalen Anstrich bekam. Wünschenswert wäre es allerdings, wenn im nächsten Jahr die Einladung zu dieser Regatta um ein bis zwei Bezirke erweitert werden würde.

Der erste Start erfolgte in der F5-M für die Junioren. Leider war die Beteiligung mit zwei Rostockern und drei Schwerinern schwach. Dabei segelten zwei Schweriner Schüler noch mit F-Booten und schlugen sich achtbar. Der diesjährige DDR-Schülermeister in der Klasse F5-FSI ersegelte mit seinem F-Boot den zweiten Platz. Es zeigte sich aber auch bei dieser Regatta, daß den jungen Modellsportlern beim Segeln viel abverlangt wird. Neben der Segeltechnik soll ja auch noch die Segel- und Regattataktik beherrscht werden. Hier gibt es noch einige Reserven. Ergebnis: 1. Szadkowski (A), 2. Assmann (B), 3. Kempf (B).
Bei der gleichen schönen Segelbrise starteten anschließend die Modellsegeljachten der F5-10. Auch hier wurden, wie bei den Junioren, acht Wettfahrten gesegelt. Schon bei der ersten Wettfahrt zeigte sich, daß auch der polnische Segler Skoczylas beim Ergebnis der Regatta ein Wort mitreden wollte. Neben einem schnellen Rumpf hatte er auch ein sehr gut stehendes Segel.

Die erste Wettfahrt beendete er als erster. Leider mußte er im weiteren Verlauf der Wettfahrten wegen eindeutiger Verstöße gegen die Regattaregeln vier Proteste hinnehmen. Da aber zwei Wettfahrten gestrichen wurden, erreichte er trotz eines Frühstarts insgesamt noch den zweiten Platz.

Ohne diese Proteste gegen Antoni Skoczylas hätte es Manfred Wiegmann aus Schwerin sicher schwerer gehabt zu siegen. So jedoch wurde er mit nur drei Punkten (ein zweiter Platz) souverän erster. Auf den dritten Platz kam Kollmorgen.

Waldemar Wiegmann



mbh-Buchtips

Peter Korrell, **TB-3 Die Geschichte eines Bombers,** transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1. Auflage 1987, 188 Seiten, 164 Abbildungen davon 21 farbig, 5 Tabellen, Preis 29,80 Mark.

Mit diesem Buch beschritt der transpress Verlag Neuland. Erstmals erschien in unserer Republik mit der vorliegenden Publikation eine Flugzeugmonografie. Der Autor stellt mit großer Sachkenntnis eines der bemerkenswertesten Flugzeuge der dreißiger Jahre vor – die TB-3 (ANT-6) aus dem Konstruktionsbüro A. N. Tupolew.

Dieses viermotorige Großflugzeug bildete taktisch den Kern beim Aufbau einer modernen Bomber- und Transporterflotte der Roten Armee. Ohne die TB-3 wäre die erstmalige Aufstellung und Ausbildung großer Luftlandeeinheiten in der Geschichte des militärischen Flugwesens nicht möglich gewesen.

Aber auch beim Einsatz in zivilen Bereichen, als Frachtflugzeug der AEROFLOT oder als Flugzeug für Staatsbesuche, als Erprobungsträger, als Rekordflugzeug und als erstes Flugzeug, daß am Nordpol landete machte die TB-3 von sich reden. Über dies und noch vieles mehr berichtet Peter Korrell in diesem Buch.

Neben vielen erstmals veröffentlichten Fotos und interessanten Farbzeichnungen besticht die Akribie, mit der sich dieses Buch von den bisherigen transpress-Titeln hervorhebt. Man kann sagen: rundum ein gelungenes Werk. Sollte es im Buchhandel vergriffen sein, der Weg in eine Bibliothek lohnt immer. **- gr -**

Nach Redaktionsschluß

Zum Bauplanversand
Wie das Generalsekretariat des Modellsportverbandes der DDR/Bauplanversand mitteilt, sind die Bestellungen nach unseren Veröffentlichungen in den Heften 7'87 und 9'87 sprunghaft angestiegen, so daß alle Wünsche nur mit größeren Verzögerungen befriedigt werden können. Wir bitten deshalb alle Besteller um Geduld und weisen nochmal darauf hin, daß der Versand von Bauplänen ausschließlich per Nachnahme erfolgt.

Schüler mit Spitzenleistungen
Die 13. Schülermeisterschaft der DDR im Automodellsport bestätigte einen hervorragenden Leistungsanstieg unserer Nachwuchspiloten. Sowohl im RC- als auch im SRG-Bereich standen die Schüler den Senioren und Junioren um Nichts nach. Und das sind die Meister und Medaillengewinner: **Klasse RC-ES:** 1. Enrico Gottlebe (O), 2. Carsten Bartsch (O), 3. Falk Brackhaus (L). **Klasse RC-EB:** 1. Enrico Gottlebe (O), 2. Kay Klipfel (T), 3. Carsten Bartsch (O). **Klasse SRC-CM/24:** 1. Andreas Haefner (Z), 2. Michael Kayser (L), 3. Udo Reichmann (R). **Klasse SRC-BS/24:** 1. Michael Kayser (L), 2. Udo Reichmann (R), 3. Andreas Haefner (Z). **Klasse SRC-CM/32:** 1. Andreas Haefner (Z), 2. Tobias Bohn (L), 3. Jörn Bursche (A), **Klasse SRC-BS/32:** 1. Michael Kayser (L), 2. Andreas Haefner (Z), 3. Mathias Deubel (L).
In der Bezirkswertung siegte die Vertretung der BO Cottbus vor denen der BO Erfurt und BO Suhl. **ke**

Kleinanzeigen

FORTSETZUNG VON SEITE 19

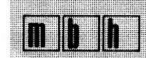
Schanzkleid gezogen, bis der Steert mit der Gietalje gehievt werden konnte. Bei den oft sehr rauhen Wetterbedingungen und den niedrigen Temperaturen war das eine sehr harte Arbeit. Zwischen den Hols war dann der Fang zu bearbeiten. So kam die Besatzung manchmal tagelang kaum von Deck. Erst wenn die Heimreise angetreten wurde und überall gründlich „Reinschiff" gemacht worden war, konnte der fehlende Schlaf nachgeholt werden. Der Hafenaufenthalt dauerte dann kaum eine Woche, manchmal nur zwei Tage. In dieser Zeit wurden der Fang gelöscht, die neue Ausrüstung verstaut, kleinere Reparaturen ausgeführt, die Fischräume gründlich gewaschen, das alte Eis über Bord geschüttet und frisches von der Eisfabrik übernommen. Solche Reisen machte das Schiff etwa fünfzehnmal im Jahr.

Im Laufe der Zeit verschlechterten sich die Fangergebnisse auf den traditionellen Fangplätzen, und die Fischerei verlagerte sich in immer weiter entfernte Gebiete, zuerst nach Ost- und Westgrönland, später sogar bis Neufundland und auf den USA-Schelf. Bei den hier gegebenen Entfernungen von 2600 sm und mehr konnten Schiffe wie ROS-205 BERLIN im autonomen Einsatz nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden. Sie wurden deshalb als Zubringer für die neuen Fang- und Verarbeitungsschiffe und bei den speziell für die Flottillenfischerei gebauten Transport- und Verarbeitungsschiffe eingesetzt. Sie konnten so noch lange Zeit recht effektiv arbeiten. Als die Hauptaktivitäten der Fernfischerei zunehmend von den modernen Heckfängern übernommen wurden, waren die Seitentrawler noch als Transporter und zum Salzen des von Z-Trawlern gefangenen Hering, z. B. auf der Georgesbank, tätig. Auch waren sie noch zeitweilig im Nahbereich beim Frischfischfang beschäftigt. ROS-205 blieb 22 Jahre und 5 Monate im Dienst.

In dieser Zeit hatte die Hochseefischerei mehrere tiefgreifende Veränderungen erfahren. Nach der o. g., auf die zeitweiligen schlechten Fänge im Europäischen Nordmeer zurückgehende Verlagerung der Fischerei in den Nordwestatlantik kam die Ausdehnung auf tropische Gewässer, und als Folge einschneidender fischereipolitischer Maßnahmen vieler Uferstaaten mußten unsere Schiffe sogar bis in den Pazifik und in den Indischen Ozean fahren. Selbst die Gewässer der Antarktik wurden mehrfach aufgesucht. Die Schiffe blieben mehrere Jahre im Einsatz, nur die Besatzungen wurden regelmäßig ausgetauscht. Die Einzelreisen dauerten 100 bis 120 Tage. Diese Fischerei erfordert andere Methoden und vor allem auch andere Schiffe als den Trawler Typ I, aber mit solchen Schiffen wie ROS-205 BERLIN, die am 15. Februar 1977 außerdienst gestellt und zum Verschrotten verkauft wurde, wurden die Grundlagen für unsere heutige moderne Hochseefischerei geschaffen.

Abschließend noch einige Angaben zu dem Typenplan. Das Schiff ist mit dem alten Toppzeichen der Rostocker Trawler dargestellt, ein blaues R auf weißem Schornsteinring. Das spätere Toppzeichen und die Farbgebung entsprechen dem in mbh 12'85 vorgestellten Trawler Typ III.

Text und Zeichnung: Hans-Jürgen Kuhlmann



modellbau heute
18. Jahrgang, 215. Ausgabe

HERAUSGEBER
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse, Leiter der Hauptredaktion: Dr. Malte Kerber

VERLAG
Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB), Storkower Str. 158, Berlin, 1055

REDAKTION
Chefredakteur:
Georg Kerber (Automodellsport)
Stellv. Chefredakteur:
Bruno Wohltmann (Schiffsmodellsport)
Redakteure: Heike Stark (Organisationsleben, Wettkämpfe), Christina Raum (Flugmodellsport, dies & das)
Sekretariat: Helga Witt, Redaktionelle Mitarbeiterin

Anschrift:
Storkower Straße 158
Berlin
1055
Telefon 4 30 06 18

GESTALTUNG
Carla Mann; Titel: Detlef Mann

REDAKTIONSBEIRAT
Dietrich Austel, Berlin; Günther Keye, Berlin; Bernhard Krause, Berlin; Joachim Löffler, Gröditz; Joachim Lucius, Berlin; Dr. Boris Lux, Dresden; Hans-Joachim Mau, Berlin; Peter Pfeil, Plauen; Helmut Ramlau, Berlin; Gerald Rosner, Apolda

LIZENZ
Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

GESAMTHERSTELLUNG
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin

NACHDRUCK
Mit Quellenangabe „modellbau heute" DDR ist der Nachdruck auszugsweise gestattet.

BEZUGSMÖGLICHKEITEN
In der DDR über die Deutsche Post. In den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebsämter. In allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, Leninstraße 16, Postfach 160, Leipzig, 7010.

ARTIKELNUMMER: 64 615

ANZEIGEN laufen außerhalb des redaktionellen Teils. Anzeigenverwaltung: Militärverlag der DDR, Absatzabteilung, Storkower Straße 158, Berlin, 1055, (Telefon: 4 30 06 18, App. 321). Anzeigenannahme: Anzeigenannahmestellen und Dienstleistungsbetriebe in Berlin und in den Bezirken der DDR. Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5

ERSCHEINUNGSWEISE UND PREIS
„modellbau heute" erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark. Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen.

AUSLIEFERUNG
der nächsten Ausgabe: 22. 12. 87



Im Museum entdeckt

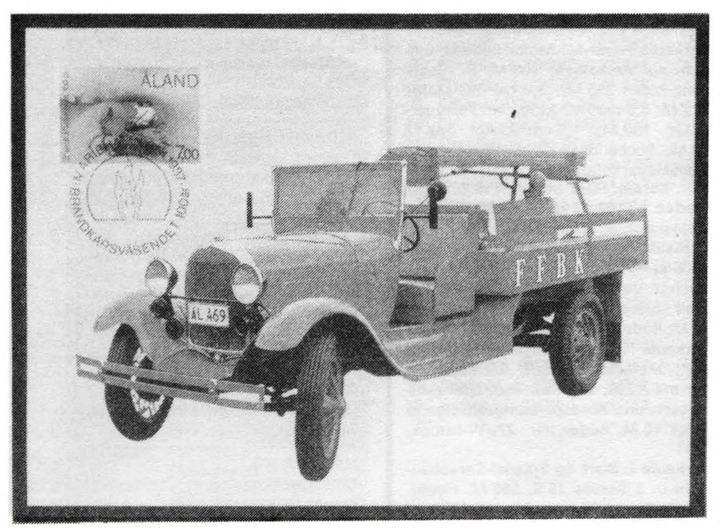


In den 20er Jahren konstituierte sich in den Industriestaaten der Luftverkehr. Vom heutigen Standpunkt aus muteten seine Anfänge recht bescheiden an. Zunächst flog man nur am Tage und nach Bodenorientierung. Der Flugbetrieb war also außerordentlich wetterabhängig. Für die zwei bis vier zugelassenen Passagiere verfügten die Flugzeuge meist nur über offene Plätze.

Auch die Junkers F13 – das erste ausschließlich für den Luftverkehr bestimmte Flugzeug, im Frühjahr 1919 als Prototyp gebaut – faßte nur vier bis fünf Fluggäste. Da die Maschine aber von vornherein für den Passagierverkehr konstruiert war, besaß sie immerhin eine gegen Witterungsunbilden schützende Kabine. Am Beginn der Entwicklungsreihe, die zur F13 führte, stand 1914 die J1, der „Blechesel" von Hugo Junkers. Von diesem Vorgängertyp rührte die Konstruktion als Eindecker mit freitragenden Flügeln her. Rumpf und Tragflächengerüst waren mit stabilisierendem Wellblech beplankt. Die Ganzmetallkonstruktion wies gegenüber der bisher üblichen Holzbauweise eine geringere Eigenmasse, höhere Leistungsfähigkeit und wesentlich längere Lebensdauer auf.

Die F13 gehörte zu den bedeutendsten Flugzeugen der Pionierzeit. Sie zeichnete sich durch ihre robuste Bauweise, gute Flugeigenschaften und besondere Sicherheit aus. In mehr als tausend Exemplaren gebaut, leistete sie in der ganzen Welt einen wesentlichen Beitrag zum Aufbau des Luftverkehrs. Das Modell der Junkers F13 (Maßstab 1:10) ist im Verkehrsmuseum Dresden zu besichtigen. Es befindet sich in der Augustusstr. 1, Tel. 49 63 47, geöffnet ist Dienstag bis Sonntag von 9.00 bis 17.00 Uhr.

Philatelie



Kraftfahrzeuge
Modellbauer wie Sammler interessieren Feuerwehren und Löschfahrzeuge gleichermaßen. In jüngster Zeit gab es dazu einige Neuheiten. Die **DDR** legte zu dieser Thematik einen Satz auf. Dargestellt sind im Markengeviert: eine bespannte Handdruckspritze von 1756 (10 Pf), eine mobile Dampfspritze von 1903 (25 Pf), das Löschfahrzeug LF 15 von 1919 (40 Pf) sowie das Löschfahrzeug LF 16-TS 8 von 1971 (70 Pf).

Polen emittierte vor längerer Zeit eine Markenserie mit Abbildungen von Feuerwehrfahrzeugen: Spritzwagen aus dem 19. Jahrhundert (4 Zł), Löschwagen „Polski Fiat" (10 Zł), Pulverlöschwagen „Jelcz" (12 Zł), Handpumpe aus dem 19. Jahrhundert (15 Zł), Leiterwagen „Magirus Jelcz" (20 Zł) sowie eine Handpumpe aus dem 18. Jahrhundert (30 Zł). Polen meldet ferner einen Satz mit Abbildungen von Oldtimern (PKW und Motorräder), der schon vor einiger Zeit ausgegeben wurde: LKW Ursus-A, 1928 (10 Zł), PKW CWS T-1, 1925 (15 Zł), Autobus Saurer-Zawrat, 1936 (15 Zł), PKW Lux-Sport, 1936 (10 Zł), Motorrad Podkowa 100, 1939 (25 Zł) und Motorrad Sokoł 600 RT, 1935 (45 Zł).

Die **Aland-Inseln**, die zu Finnland gehören, aber eigene Marken ausgeben, würdigen das 100jährige Bestehen ihrer Feuerwehr: bespannter Feuerwehrkarren mit Feuerwehrleuten auf dem Weg zur Brandstelle (7 Fmk). Die dazu herausgegebene Maximumkarte zeigt einen AA-Ford als Fahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr.

...hab' mal 'ne Frage

Wiederholt las ich in der Zeitschrift etwas über Thermikbremse. Was ist darunter zu verstehen?
Kerstin Heine, Glaucha

Die Thermikbremse ist eine Vorrichtung an Freiflugmodellen, die die Flugzeit begrenzt. Das geschieht, indem nach einer vorgegebenen Zeit das Höhenleitwerk um etwa 40 bis 60 Grad hochklappt, so daß das Modell in den Sackflug oder das Flachtrudeln übergeht und unbeschädigt landet. Die Thermikbremse wird mit einem Zeitschalter ausgelöst. Sie ist erforderlich, um im Wettkampf nicht zu lange Flugzeiten bzw. weite Flugstrecken zu erhalten und bei starker Thermik ein Entfliegen des Modells zu verhindern.

Wettervorhersage für den Monat Dezember

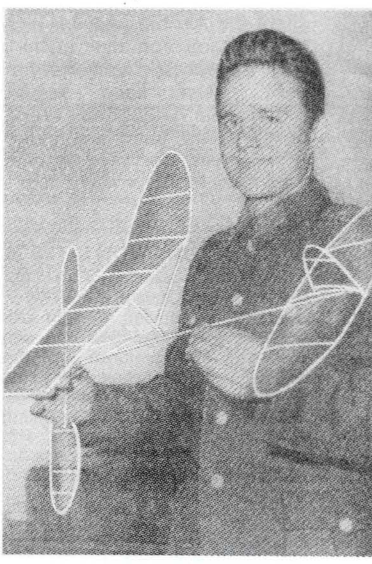
Unfreundlich, kalt, trübe und Schnee.

(Aus dem Hundertjährigen Kalender)

Woanders gelesen

MODELIST KONSTRUKTOR (UdSSR), 9/87: Miniplan der ANT-25, Bauplan Raketenmodell der Klasse S6A; Heft 10/87; Bauplan der Jak-9R, Miniplan des ersten sowjetischen Panzers aus dem Jahre 1917.
SKRZYDLATA POLSKA (Polen), 38/87: Bemalungen des Oldtimers RAF BE.2, Bauplan eines Saalflugmodells, Bemalungsvariante der Flugzeuge La-5, La-5FN, Jak-7W, LaGG-3; Heft 40/87: Röntgenschnitt des Hubschraubers Mi-26; Heft 41/87: Detailfotos und Bericht über einen Hubschrauber Mi-2, Bemalungen des Flugzeugs TS-11 ISKRA; Heft 42/87: Bericht über Europameisterschaft im Saalflug.

Aktuelles von Gestern



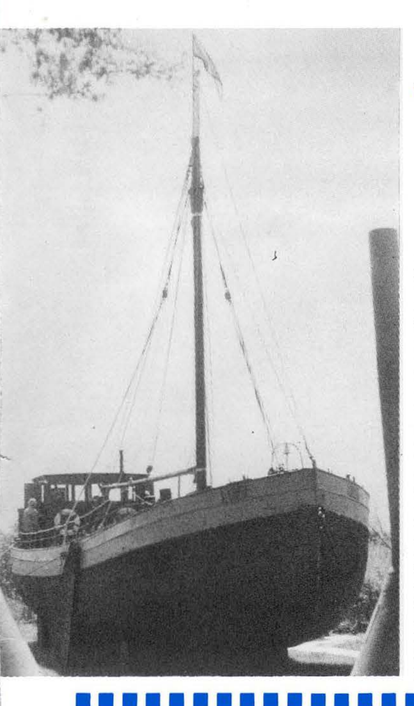
Aus sechs Bezirken unserer Republik kämpften im Oktober 1958 48 Kameraden mit ihren Modellen um die Meistertitel in der Klasse der Saalflugmodelle. Schon damals dabei: Kamerad Wolfgang Albert aus Magdeburg. Er erkämpfte sich den Titel in der Klasse SF II, mikrofilmbespannte Saalflugmodelle mit einer Spannweite von 35 bis 90 cm.

Spruch des Monats

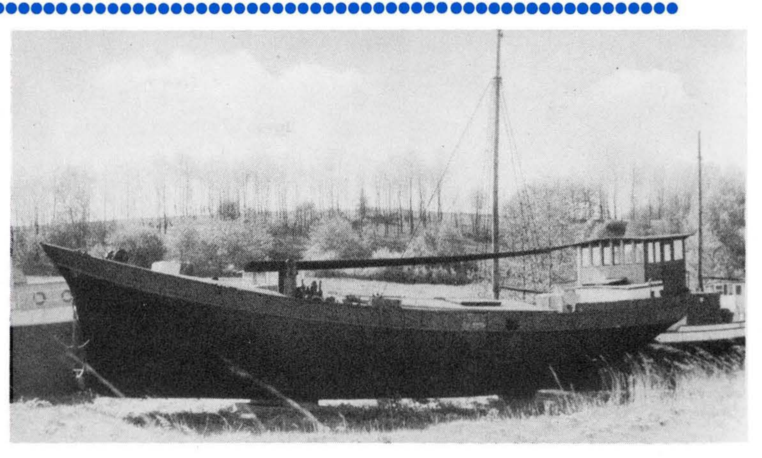
Nicht jeder, der etwas sucht,
tut das aus schöpferischer Unruhe.

Hannemann

TEXTE: PAPSDORF, SCHWADE, SOHN, mbh, aus: FMT
FOTOS: PAPSDORF, SCHWADE, SOHN, mbh, aus: modelar, FMT
HUMOR: STEGER, SCHMIDT

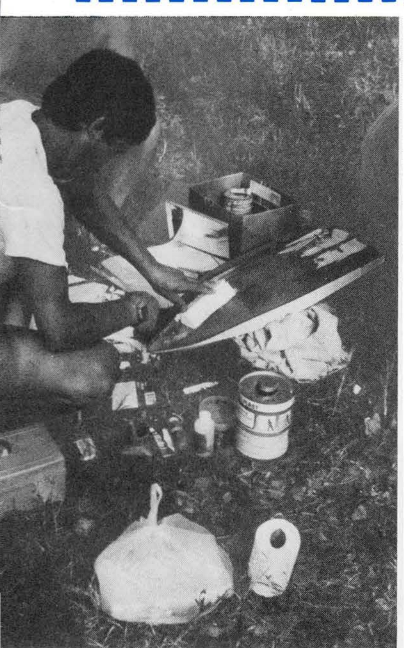


Aus der Welt des großen Vorbilds



Zu Beginn dieses Jahrhunderts wurde der Warentransport an der Ostseeküste zum größten Teil von stählernen Lastenseglern bewältigt. Diese Schiffe waren recht flachbodig und mit geringem Tiefgang gebaut, um auch die flachen Bodden- und Haffgewässer befahren zu können. Ihre Länge lag zwischen 18 und 30 Metern. Mehrere dieser Segler, die nach dem Bau des Rügendamms und der Brücken bei Wolgast sowie Zecherin zu Motorschiffen umgebaut wurden, existieren noch auf Rügen. Bei einem Inselbesuch sollte man sich den Anblick dieser interessanten Zeugen des Küstenschiffbaus der Jahrhundertwende nicht entgehen lassen. So liegen vier Schiffe in Seedorf am Hafeneingang, eins in Ralswieck und eins in Göhren auf Land. Das Göhrener Schiff, die LUISE, ist als Museumsschiff des Mönchguter Museums wieder restauriert worden und auch von innen zu besichtigen.

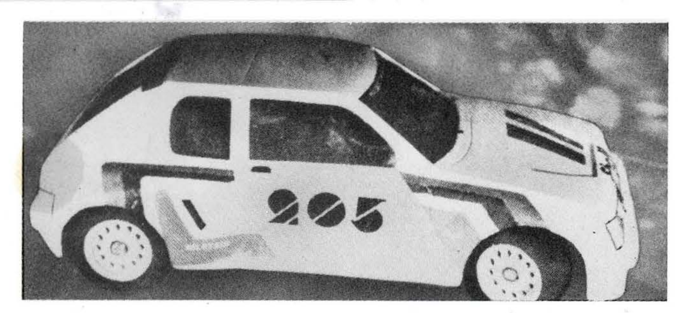
Modellsport international



◀ FSR-Rennen sind lang und hart, in 30 Minuten kann allerhand auf dem Wasser geschehen. Nicht selten müssen Schäden durch Karambolagen in fieberhafter Eile ausgebessert werden, um beim nächsten Durchgang wieder dabei zu sein. Hier beseitigt ein bulgarischer Sportler bei der FSR-WM 1986 die Folgen eines unfreiwilligen Zusammenstoßes.

*

Im Maßstab 1:12 baute Vladimir Hejna aus Ostrava diesen RC Elektro-Peugot 205 Turbo. Angetrieben wird das Modell von einem Mabuchi 380 mit einem Übersetzungsverhältnis des Differentials von 1:5,8. ▼▼▼

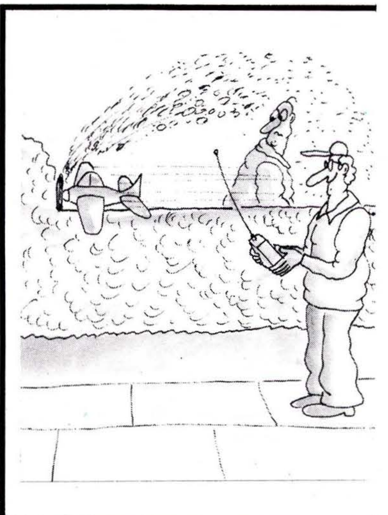


Modelle der in den USA und Australien entstandenen Seglerklasse „RC-Wurfmodelle": Die Spannweite ist auf max. 1524 mm begrenzt, alles andere ist frei. Es hat sich bewährt: Steuerung über Seite und Höhe, Flügel mit doppelter oder dreifacher V-Form. Der Flügel mit Ohren verleiht dem Modell eine große Flugstabilität in der Wurfphase und beim Übergang in den Gleitflug. Die Wurfhöhe beträgt lediglich 10 bis 12 m, nur Athleten bringen es auf 15 bis 18 m Ausgangshöhe. Mit Thermikanschluß sind auch aus dieser Höhe minutenlange Flüge möglich. Bei gutem Wetter beträgt die durchschnittliche Flugzeit 120 s.



„Ich sagte dir doch, du warst wieder viel zu hoch!"





▲ Der Band 8 der Modellsportbücherei des „transpress"-Verlages mit dem Titel „Flugfähige vorbildgetreue Nachbauten" erschien in russischer Sprache beim Verlag DOSAAF in Moskau. Die Auflagenhöhe beträgt 100 000 Exemplare, der Autor ist Rolf Wille.

Freundschaftsdienst

Biete Baupläne, ungarische Bücher und Zeitschriften über Schiffe, Flugzeuge sowie Panzer. Suche komplette Jahrgänge von modellbau heute bis 1984 und die Bücher: Mehl, Torpedoboote und Zerstörer sowie von Curti Schiffsmodellbau. Antal Schmidt, H-1214, Budapest XXI, Kossuth L. u. 120, IX 54, UVR.

modell bau heute

Bestes C2-Modell

des Weltwettbewerbs 1987 von René Lefevre, Belgien

VIRIBUS UNITIS

94,66 Punkte

